Le naufrage de l'Auguste

Lieux historiques nationaux
Service des parcs

Environnement Canada

93-01678/

©Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1992.

En vente au Canada par l'entremise de nos agents libraires agréés et autres librairies, ou par la poste auprès du Groupe Communication Canada – Édition, Approvisionnements et Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9.

Publié avec l'autorisation
du ministre de l'Environnement,
Ottawa, 1992.

Révision : Suzanne Adam-Filion
Conception: Sheila Ascroft et Suzanne H. Rochette
Production : Suzanne H. Rochette

Le service des parcs, Environnement Canada, publie les résultats de ses recherches en archéologie, architecture et histoire. Pour obtenir la liste de nos publications, prière de s'adresser au chef des publications de recherches, Service des parcs, Environnement Canada, 1600 Liverpool Court, Ottawa, K1A 0H3.

Données de catalogage avant publication (Canada)

Le naufrage de l'Auguste

Publ. aussi en anglais sous le titre: The Wreck of the *Auguste*
Comprend des références bibliographiques.
ISBN 0-660-93826-X
N° de cat. MAS R64-191/1992E

1. Auguste (Navire). 2. Naufrages — Nouvelle-Écosse — Cap-Breton, Île du — Histoire. I. Service canadien des parcs. Lieux historiques nationaux.

G530.A9W7314 1992 910.4'5 C92-099716-3

Table des matières

1. Le naufrage dans la tempête 5

2. Les tempêtes de la guerre et de la politique 9

3. Le voyage vers l'exil 13

4. Le voyage vers la catastrophe 25

5. La longue marche de Saint-Luc de La Corne . . . 31

6. Vie et mort d'un navire 37

7. Les artefacts des passagers 43

8. Les artefacts du navire 55

9. Pour en savoir davantage 65

Appendice. La liste des passagers 66

Remerciements 70

1. Le naufrage dans la tempête

Depuis trois jours, la tempête de novembre faisait rage, soufflant de l'est-nord-est ; la mer démontée lançait d'énormes vagues déferlantes à l'assaut des longues plages en forme de croissant de la baie Aspy, sur la côte nord-est de l'île Royale (île du Cap-Breton).

Un navire apparut alors dans la grisaille écumante, les restes déchirés de ses voiles carrées fouettant ses trois mâts. C'était l'*Auguste*, qui depuis deux semaines bataillait contre les tempêtes et les vagues en se frayant un chemin dans le fleuve Saint-Laurent, en route de Québec vers la haute mer et l'océan Atlantique. L'équipage ne savait plus où il se trouvait, et la situation était désespérée.

L'un des passagers se nommait Saint-Luc de La Corne, un homme de 50 ans, négociant, marchand de fourrures et homme militaire. Son journal relate d'une manière prenante cette journée terrible.

« L'équipage était tellement épuisé après trois jours d'efforts que les hommes se retirèrent dans leurs hamacs », devait plus tard écrire La Corne. « Le second chercha à les rameuter et les chargea de coups de bâton, mais ses efforts demeurèrent vains. Les hommes lui répondirent qu'ils préféraient mourir dans leurs hamacs. Le second vint sur le pont où je me trouvais avec le capitaine, l'homme à la barre et un de mes domestiques. Le second informa le capitaine qu'il était impossible de manoeuvrer. " Notre mât de misaine est brisé, nos voiles sont en lambeaux, et nous n'avons pu brasser les vergues depuis 24 heures. " »

Le capitaine John Knowles savait que la situation du navire était sans espoir. La tempête poussait l'*Auguste* désemparé toujours plus profondément dans la baie Aspy, et il

n'avait aucune chance de louvoyer pour regagner la haute mer.

« Vers 11 h nous vîmes une rivière à bâbord, à environ une demi-portée de canon. Je n'eus que le temps d'en informer nos gens que le navire touchait le fond, à 40 verges environ du rivage. »

Le navire, raconte La Corne, « se mit en travers et se renversa immédiatement. » Il se remplit d'eau, « de sorte que la plupart des gens furent noyés avant d'avoir pu gagner le pont, et ceux qui ne s'accrochèrent pas solidement en y parvenant, furent rapidement emportés par-dessus bord ».

Les survivants s'accrochèrent pendant près de deux heures à l'épave de l'*Auguste* qui se désintégrait. Puis les deux chaloupes du navire se détachèrent. La plus grande était brisée, mais « l'autre tomba à l'eau ; un dénommé Étienne, le domestique de M. de La Vérendrye, fut le premier à y sauter, le capitaine, moi-même avec l'un de mes enfants dans les bras, et le garçon de M. Hery, qui me tenait à la ceinture, disant, "Sauve-moi, voilà la chaloupe", que je n'avais pas vue avant : j'y sautai immédiatement, avant que la première vague ne la remplisse d'eau et n'emporte les deux garçons ; puis ayant monté sur le bord de la chaloupe, la mer me jeta à terre, où, m'étant relevé, j'allai assister le capitaine et trois autres hommes qui se débattaient dans l'eau ».

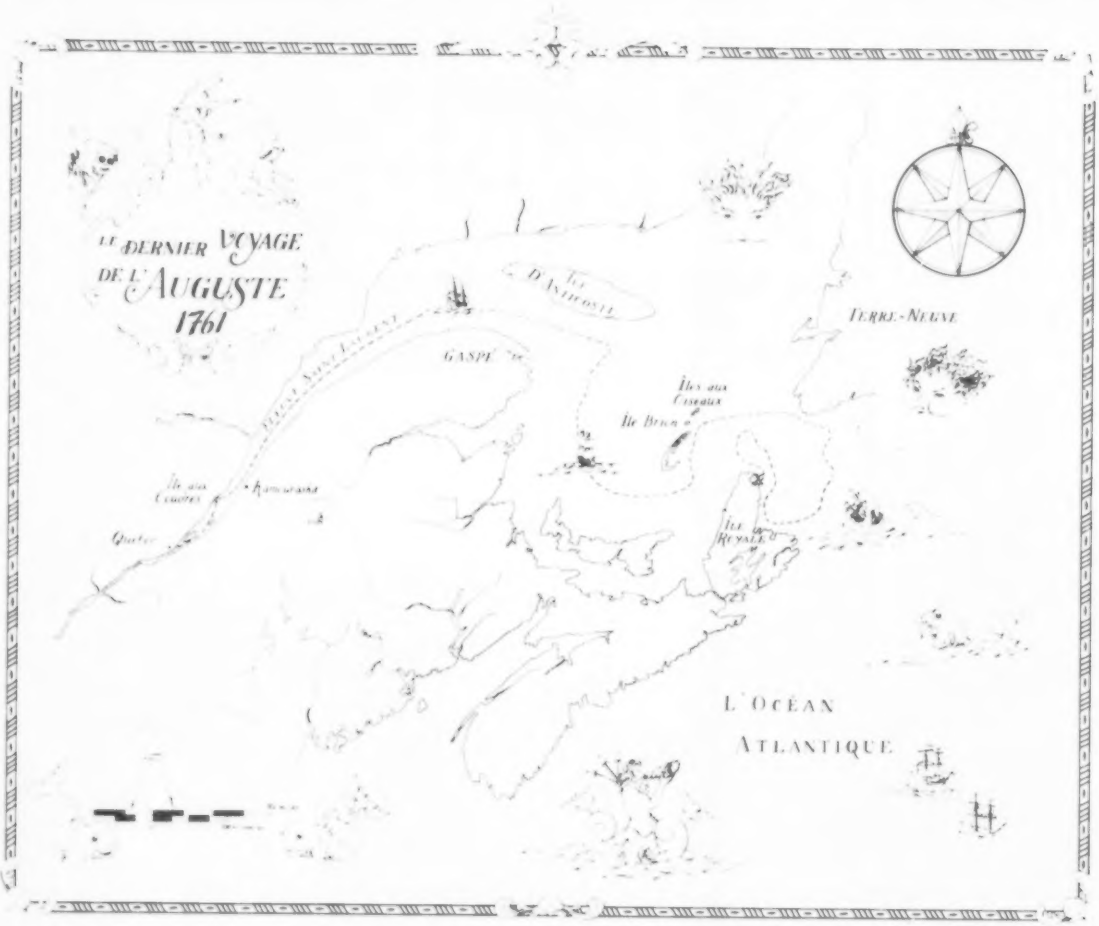
Sur la plage, La Corne constata que « les seules personnes sauvées » étaient « le capitaine du navire ; Laforêt, caporal du régiment du Royal Roussillon ; Monier, soldat du régiment de Béarn ; Étienne, un domestique ; Pierre, un domestique, La Force, un ancien soldat ; et moi-même ». Les 114 autres personnes à bord, équipage et passagers, avaient tous péri.

Transis, épuisés et trempés, les survivants virent le navire se briser et disparaître dans les vagues à peine deux ou trois heures plus tard. La mer poussait un cadavre après l'autre sur la plage. La nuit tombait. La Corne avait conservé sa corne à poudre, son briquet et ses pierres à fusil. Grâce à ces objets, les sept rescapés purent allumer un feu autour duquel il se serrèrent pour la nuit.

Sur quelle côte désolée avaient-ils échoué? La tempête avait bousculé l'*Auguste* deçà delà à travers tout le golfe du Saint-Laurent, et les cartes du capitaine n'indiquaient que les eaux européennes. Ils se dirent qu'ils pouvaient se trouver sur l'île Royale, et peut-être dans le voisinage de la ville-forteresse de Louisbourg.

Aucun autre vaisseau n'était susceptible de visiter une partie aussi désolée de la côte, particulièrement en novembre, et la chaloupe avait été mise en pièces par les brisants. Au matin, ils feraient ce qu'ils pourraient pour enterrer les morts, puis ils devraient se mettre en route à pied jusqu'à ce qu'ils trouvent quelques signes d'habitation humaine.

Il est difficile de s'imaginer comment Saint-Luc de La Corne réussit à trouver le sommeil cette nuit-là, si tant est qu'il y réussit. Parmi les cadavres dans l'eau et sur la plage se trouvaient son frère, deux de ses fils, deux neveux et plusieurs vieux amis et associés.


LE DERNIER VOYAGE
DE L'AUGUSTE
1761
GASPE
Ile D'Entrecasteaux
TERRE-NEUVE
Iles aux Oiseaux
Ile Brion
Ile aux Cuivres
Ile Royale
L'OCEAN
ATLANTIQUE

2. *Les tempêtes de la guerre et de la politique*

Si l'*Auguste* et ses gens avaient été secoués par le vent et les vagues, ils avaient également été bousculés et emportés par les vents de la guerre et de la politique. Depuis bientôt deux siècles, la France et l'Angleterre se disputaient le contrôle de l'Amérique du Nord. À la naissance de La Corne, les Anglais ne tenaient qu'une enfilade de colonies le long de la côte Atlantique. La France contrôlait l'Acadie, les provinces maritimes d'aujourd'hui, ainsi que le Québec et la Louisiane, et de surcroît les vallées de l'Ohio et du Mississippi qui reliaient les deux. Avec la mer devant et les Français derrière, les Anglais étaient à toutes fins pratiques encerclés, bloqués vers l'Ouest et sans accès au commerce lucratif de la fourrure.

Mais au fil d'un demi-siècle de guerre, les Anglais gagnèrent constamment du terrain. La campagne définitive de l'Angleterre pour prendre le contrôle du fleuve Saint-Laurent, la route vers l'Ouest, commença par la conquête de Louisbourg en 1758 et se continua par la prise dramatique de Québec en 1759.

Mais il ne suffisait pas de prendre Québec : il fallait encore tenir la ville. Les forces canadiennes-françaises contrôlaient encore le pays environnant, et elles étaient sûres de reprendre la ville lorsque les troupes de renfort françaises et les approvisionnements arriveraient au printemps.

Mais les premiers navires qui apparurent dans le fleuve, le 9 mai 1760, étaient anglais et non français. Les vaisseaux français qui finirent par arriver furent attaqués et coulés par les Britanniques dans le golfe Saint-Laurent à la bataille de la Ristigouche. Les troupes régulières françaises, les troupes coloniales et la milice continuèrent le combat pendant tout l'été, mais sans renforts et sans approvisionnements, leur cause était perdue. Le 8 septembre 1760, le gouverneur Vaudreuil capitulait à Montréal.

En tant que territoire capturé, la Nouvelle-France était alors soumise à la loi martiale britannique. Son avenir à long terme ne

serait réglé que par le traité de Paris en 1763 qui allait mettre fin à la guerre. Entre la capitulation et le traité, la Nouvelle-France et ses habitants se retrouvèrent dans une situation incertaine : qu'allait-il advenir de leur langue, de leur religion, de leurs lois? Serait-il même permis aux habitants de demeurer dans leurs foyers? Ils avaient devant eux un exemple qui laissait craindre le pire : en 1755, à peine cinq ans avant la chute de Montréal, les Anglais avaient dépossédé et déporté les Acadiens qui parlaient français de leurs terres en Nouvelle-Écosse.

Et comment gagneraient-ils leur subsistance? En tant que catholiques romains soumis à la loi britannique, toute charge publique leur serait interdite, les privant ainsi d'une source de revenus qui se révélait toujours utile. Les hommes d'affaires n'étaient pas en meilleure posture. En 1759, le gouvernement français s'était trouvé si près de la faillite qu'il avait cessé de payer ses dettes en Nouvelle-France, où les contrats du gouvernement constituaient la pierre angulaire de l'économie. De nombreux marchands se voyaient acculés à la faillite, et aucun d'entre eux n'avait de la famille ou des relations d'affaires en Angleterre qui auraient pu remplacer les contacts perdus en France.

Tous ces problèmes étaient exacerbés par la pénurie chronique de monnaie en Nouvelle-France. C'est ainsi que des pièces provenant de nombreux pays différents circulaient dans la colonie, et que de nombreuses familles thésaurisaient tout un assortiment de pièces d'or et d'argent pour se protéger contre les coups durs. À certains moments, la valeur de ces pièces était davantage déterminée par leur poids en métal précieux que par leur valeur nominale. On avait recours à une grande variété de billets de crédit pour combler ce manque, y compris des cartes à jouer signées par l'intendant. Au cours de la guerre par contre l'inflation fit tomber la valeur de cette monnaie de papier et après la capitulation, les marchands anglais à Montréal refusèrent d'honorer les billets français.

Ce refus fut à la source de graves difficultés pour les Canadiens. Thomas Gage, le gouverneur de Montréal, rendit ce manque de monnaie responsable « des embarras de la plupart des familles ici, qui augmentent visiblement. Des plats, des montres, des boîtes, des vêtements, des livres, enfin tout ce qui peut procurer de l'argent comptant pour aller au marché circule en privé, pour être vendu. »

CROIX DE SAINT-LOUIS

*Cette croix, trouvée sur le site du naufrage de l'*Auguste, *appartenait soit à Louis, Chevalier de La Corne, ou à son frère Luc, appelé Saint-Luc de La Corne ou La Corne Saint-Luc. La croix en or est émaillée de blanc ; à l'origine au centre, on voyait la tête de Louis XIV sur un fond d'émail bleu.*

Les membres de l'Ordre de Saint-Louis portaient la Croix de Saint-Louis et recevaient le titre de « chevalier », mais ni le titre ni la croix elle-même n'étaient héréditaires. À la mort du chevalier, ses héritiers devaient rendre la croix sans délai. Néanmoins cet honneur demeurait matière à fierté pour les héritiers.

(Médaille de Louis XIV tiré de : *Le Mercure Galant*, Paris, oct. 1715.)

Mais pour des hommes comme Saint-Luc de La Corne, même ces problèmes pâlissaient comparés à une autre disposition de la capitulation de Montréal. Aux termes de la reddition, tous les militaires français, y compris les Canadiens nés dans la colonie, devaient retourner en France dans l'année. La plupart partirent en septembre 1760, mais quelques-uns, parmi lesquels La Corne, s'attardèrent encore une année. Cependant l'échéance approchait, et les Britanniques étaient très impatients de les voir partir.

Après tout, les La Corne étaient des soldats aguerris. Comme son frère, Saint-Luc de La Corne arborait la Croix de Saint-Louis, qui montrait leur appartenance à l'ordre royal et militaire de Saint-Louis, créé par Louis XIV en 1693. L'appartenance à cet ordre constituait un honneur réservé aux officiers qui s'étaient distingués au combat, sur terre ou sur mer. Ces hommes recevaient le titre de chevalier, ainsi que des revenus et des pensions, et ils avaient le droit de porter la Croix de Saint-Louis, une décoration de belle apparence, consistant en une croix en or à huit pointes, émaillée de blanc.

Le général James Murray, gouverneur de Québec, écrivit à sir Jeffrey Amherst le 20 septembre 1761, disant à propos de ces chevaliers :

> [...] *comme le serment qu'ils ont prononcé lorsqu'ils ont été faits Chevaliers de Saint-Louis est incompatible avec le serment d'allégeance que nous exigeons des sujets canadiens de Sa Majesté, je pense qu'aucun des membres de cet ordre n'a le droit de demeurer au Canada.*

Le gouverneur Gage était du même avis :

> [...] *plus vite ces Croix de Saint-Louis, avec le reste de la Noblesse désoeuvrée, quitteront le pays, mieux ce sera pour lui, nous serons alors en mesure de juger qui veut vivre sous gouvernement britannique et qui a l'intention de quitter.*

Parmi cette « noblesse désoeuvrée », se trouvaient des Canadiens, nés dans la colonie, qui servaient dans les forces coloniales françaises. Saint-Luc de La Corne était de ceux-là. Il allait être « rapatrié » dans un pays qu'il n'avait jamais vu.

3. *Le voyage vers l'exil*

Le 27 septembre 1761, soit un an après la capitulation, Saint-Luc de La Corne quittait Montréal pour Québec, première étape de son voyage à destination de la France. Il était accompagné de son frère, le Chevalier de La Corne, de ses deux fils et des deux fils de son frère. Le groupe arriva à Québec le 29 septembre. Le général Murray, comme il l'écrivit à Amherst, avait « retenu deux navires de cartel afin de transporter les officiers etc. en France en vertu de la capitulation de Montréal et ce ne sera pas de ma faute si un homme demeure au Canada qui ne devrait pas y être ».

La Corne raconte que son groupe « présenta ses respects au général Murray qui nous reçut avec toute la politesse imaginable. Comme seulement deux navires, le *Jane* et le *Molineux*, avaient été prévus pour notre passage, et ceux-là n'étant pas suffisants pour notre nombre, je demandai la permission d'en acheter ou d'en louer un autre. Il refusa. » Ce refus de Murray n'était ni un geste de grossièreté ni de mesquinerie ; le 1er octobre, il fournissait aux déportés un troisième navire, sans frais pour eux. Ce troisième vaisseau était « l'*Augustus*, capitaine John Knowles, qui me loua une cabine pour 500 piastres espagnoles ». Parce qu'ils transportaient des déportés canadiens en vertu d'un accord de capitulation, ces navires étaient désignés comme des « navires de cartel ». (Les noms des navires varient légèrement d'un document à l'autre : ici, La Corne parle du *Jane* plutôt que du *Jeanne*, et de l'*Augustus* ou de l'*Augusta*, plutôt que de l'*Auguste*.)

Lors même des préparatifs de voyage, des hommes comme La Corne faisaient encore des affaires, telles que le transport des fourrures en France sous leur propre nom pour le compte de marchands anglais. Le 7 octobre, le général Murray écrivit à Amherst pour l'informer que :

trois navires de cartel avec les officiers français, les soldats, etc. partiront le jour après demain, ils ne transportent que peu ou pas de fourrures ou d'autres marchandises, je n'ai permis rien d'être mis à bord en dehors de ce que les gouverneurs Gage et Burton ont certifié être conformes à la capitulation de Montréal ; [...] *nos estimables commerçants britanniques ont cherché à charger les navires (au nom des officiers français qui y consentaient, comme M. Saint-Luc La Corne) avec des fourrures, qui rapportent un meilleur prix en France qu'elles ne le font à Londres.*

Donc il se peut que l'équipage de l'Auguste ait chargé des fourrures britanniques destinées à être vendues en France. Comme les passagers et leurs effets personnels étaient loin d'atteindre le poids de la cargaison habituelle du navire, l'équipage avait sûrement chargé des canons, des boulets et d'autres charges lourdes en guise de lest, afin d'assurer la stabilité du navire.

Quoi qu'il en soit, les navires se trouvaient encore à Québec le 11 octobre, date à laquelle les frères La Corne demandèrent au général Murray la permission de retenir les services d'un pilote « comme le capitaine ne connaissait pas le fleuve. Monsieur Murray répondit que nous ne courions aucun danger de plus que les deux autres navires et qu'il nous envoyait un petit bateau avec un officier pour nous guider jusqu'au dernier mouillage dans le fleuve. » Le jour d'après, raconte La Corne, « nous reçûmes l'ordre du général Murray d'embarquer, mais le vent du nord-est nous empêcha de mettre à la voile ». L'*Auguste* quitta Québec le 15 octobre.

À bord de l'*Auguste*, La Corne se retrouvait en compagnie de gens qu'il connaissait très bien. La plupart des hommes passagers à bord de l'*Auguste* étaient des membres des forces coloniales canadiennes, les Compagnies franches de la Marine, qui avaient été formées en 1683. Ces compagnies ne furent jamais une force très nombreuse, mais en 1757 il y avait 40 compagnies comptant chacune 69 hommes et officiers. Les officiers étaient tous des Canadiens de naissance, la plupart issus de familles militaires. À bord de l'*Auguste* se trouvaient 14 de ces

Saint-Luc de La Corne, appelé également La Corne Saint-Luc.
(Photo: Archives nationales du Canada, C-28244.)

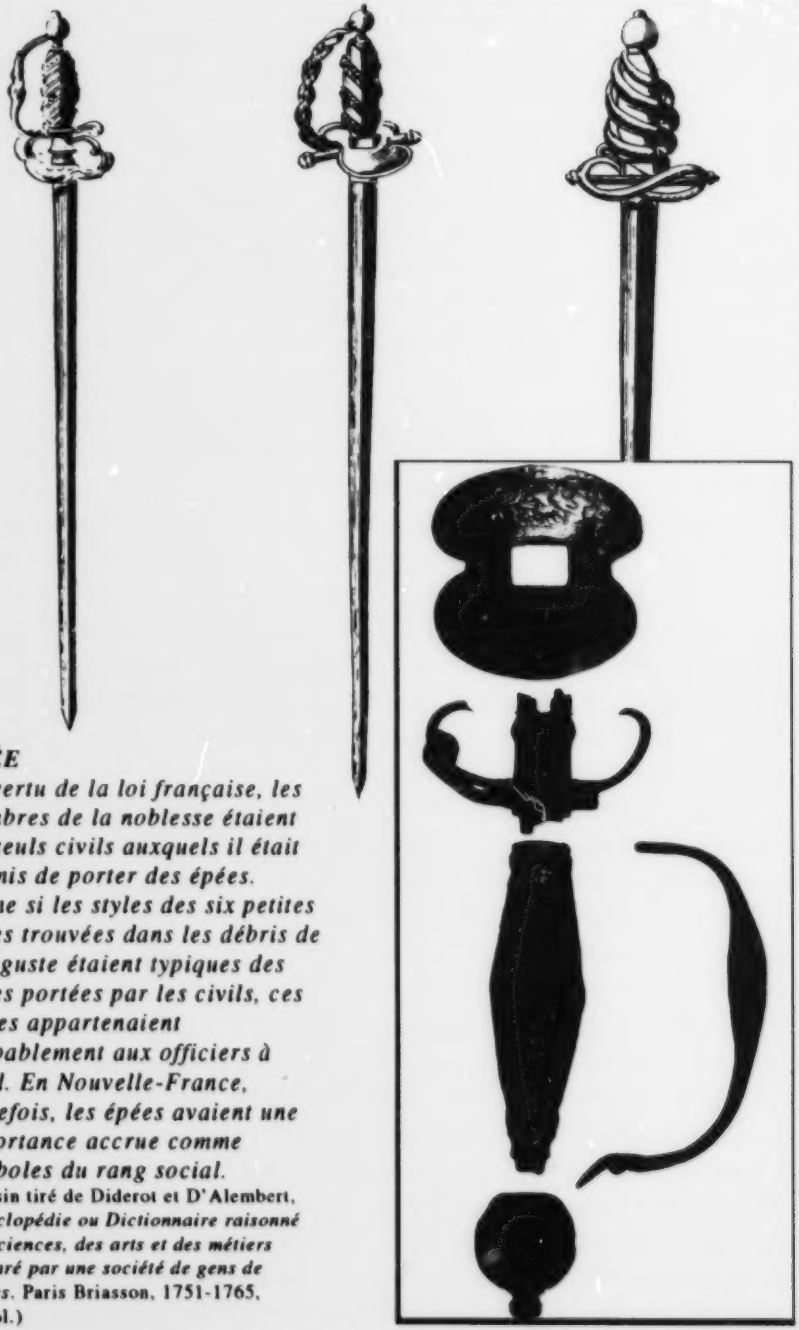
officiers canadiens avec leurs familles, des hommes en vue ayant des relations, des gens d'influence et d'autorité.

Les hommes sans grade des Compagnies franches étaient recrutés en France et encouragés à s'établir au Canada à la fin de leur engagement. Ces troupes constituaient les garnisons des villes, des établissements et des postes de traite ; elles constituaient également la main-d'oeuvre pour les travaux publics et l'agriculture, elles gardaient les voies de communication et d'approvisionnement, et elles agissaient en tant qu'éclaireurs. En temps de guerre, elles se spécialisaient dans les opérations de type guérilla que les Canadiens avaient apprises des Indiens : des coups de main ou des raids éclairs, exécutés par des forces réduites et adaptés à la nature du terrain en Amérique du Nord.

La solde des officiers était modeste, mais en temps de paix ils avaient l'occasion de se consacrer à d'autres affaires. Les officiers responsables des postes frontières de l'Ouest s'engageaient souvent dans la traite des fourrures, et c'est ainsi que plusieurs des passagers de l'*Auguste* avaient amassé des fortunes substantielles.

Saint-Luc de La Corne lui-même était très engagé dans le commerce des fourrures, et au moment de sa déportation, il était considéré comme l'un des hommes les plus riches du Canada. Au cours de ses voyages dans l'Ouest, il avait appris plusieurs langues indiennes, et il était devenu un expert des combats à l'indienne. Avec des alliés indiens, il avait harcelé les Anglais le long du lac Champlain tant pendant la guerre de la Succession d'Autriche (1744-1748) que pendant celle de Sept Ans (1756-1763). Il se mérita la distinction militaire de la Croix de Saint-Louis en 1759, pour l'embuscade réussie d'une colonne de ravitaillement britannique qui lui permit d'en détruire les vivres, de capturer 64 prisonniers et de « lever 80 chevelures », c'est-à-dire de prendre 80 scalps.

Les Britanniques avaient raison de se méfier de La Corne : après le naufrage, il fomenta le mécontentement des Indiens à l'égard de l'occupation britannique, et pendant la Révolution américaine, il suscita une telle méfiance, des deux côtés, que les



ÉPÉE

En vertu de la loi française, les membres de la noblesse étaient les seuls civils auxquels il était permis de porter des épées. Même si les styles des six petites épées trouvées dans les débris de l'Auguste étaient typiques des épées portées par les civils, ces armes appartenaient probablement aux officiers à bord. En Nouvelle-France, toutefois, les épées avaient une importance accrue comme symboles du rang social.

(Dessin tiré de Diderot et D'Alembert, *Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers préparé par une société de gens de lettres*. Paris Briasson, 1751-1765, 17 vol.)

Américains l'emprisonnèrent par mesure de précaution. À sa libération, ses alliés indiens et lui se joignirent aux forces du commandant en chef des forces britanniques John Burgoyne, mais les Américains contraignirent à la capitulation l'armée de Burgoyne à la bataille de Saratoga Springs en octobre 1777.

Le frère de La Corne, Louis, l'aîné de la famille, était connu sous le nom de **Chevalier de La Corne**. Au moment du naufrage il était âgé de 58 ans. Il avait le grade de capitaine depuis 1744, et il avait été fait chevalier de l'ordre de Saint-Louis en 1749. Il avait combattu les Anglais en Acadie et dans la région du lac Champlain au cours de la guerre de la Succession d'Autriche. À la fin de cette guerre, il devint commandant des postes de traite dans l'Ouest, ce qui l'amena à voyager jusqu'au confluent des rivières Saskatchewan-Nord et Sud, où il érigea le fort La Corne. L'explorateur anglais Anthony Henday rencontra le chevalier dans l'Ouest en 1755 et le caractérisa comme « très bon » et « mis comme un gentilhomme ». Cette même année, le chevalier revint à Montréal pour reprendre du service militaire actif et il prit part à toutes les batailles importantes de la guerre de Sept Ans ; il commanda un détachement important chargé de harceler les forces britanniques le long du fleuve Saint-Laurent en amont de Montréal.

Louis Joseph Gaultier de La Vérendrye était le quatrième fils du grand explorateur. Son père reconnut ses mérites en lui transmettant son titre de chevalier alors qu'il n'avait que 19 ans, et alors qu'il avait des frères aînés. Mais les La Vérendrye père et fils perdaient et regagnaient la faveur officielle, ce qui nuisait tant à leurs succès com- merciaux qu'à leur avancement militaire. Le chevalier passa la plus grande partie de sa vie dans l'Ouest comme marchand de fourrures, explorateur et officier militaire.

Il était célèbre pour sa connaissance des coutumes et des langues indiennes ; les documents officiels le décrivent comme « connu de toutes les nations sauvages ». Avec ses frères, le chevalier atteignit ce qui est aujourd'hui le Dakota du Sud, démontrant que la mer de l'Ouest tant recherchée ne se trouvait pas dans cette direction. En 1744, il s'enfonça plus

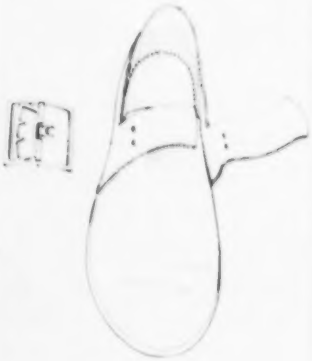
loin vers l'ouest qu'aucun Européen ne l'avait fait jusque-là, jusqu'au confluent des rivières Saskatchewan-Nord et Sud. Ses guides Cris des bois y rencontrèrent des parents venant de l'Ouest qui confirmèrent l'existence de montagnes, et au-delà, d'un lac sans fin à l'eau imbuvable : c'était l'océan Pacifique que son père avait tant cherché.

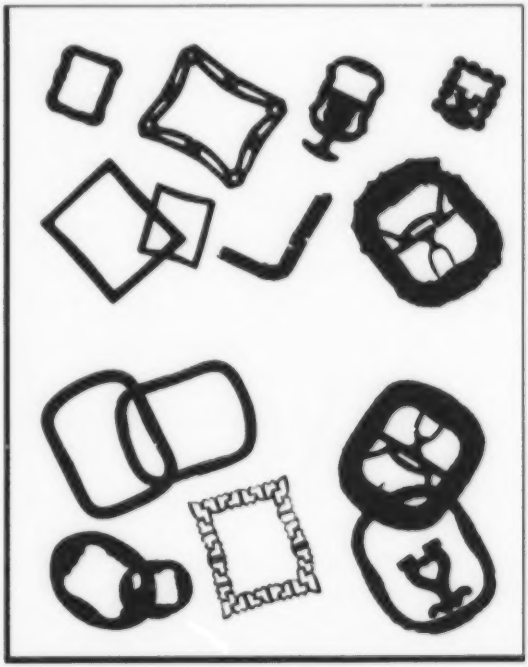
La Vérendrye lui-même ne vit jamais le Pacifique. Il demeura dans l'Ouest jusqu'en 1747, puis il combattit les Mohawks au début de 1748 avant de retourner à nouveau dans l'Ouest. En 1750, des intrigues politiques à Montréal l'empêchèrent de reprendre le monopole que détenait son père sur le commerce de la fourrure dans l'Ouest alors que ses canots étaient déjà chargés et prêts à partir. Deux ans plus tard, il s'associa avec La Corne pour faire la traite au Wisconsin, et en 1756 il devint commandant du poste de l'Ouest pour trois ans. Mais il n'assuma ses fonctions qu'en 1758, et les abandonna dès l'année d'après à son associé Charles-René Dejordy de Villebon. La Vérendrye retourna à Montréal avec un groupe d'alliés indiens.

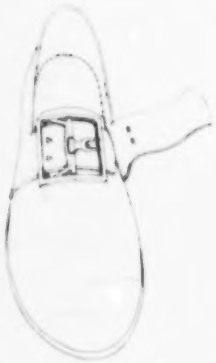
La Vérendrye atteignit l'âge de 44 ans pendant le court et terrible voyage de l'*Auguste*. Comme il avait la ferme intention de revenir au Canada, sa deuxième femme, Louise de Mezières de Lepervanche, était demeurée à Montréal, où elle devait lui survivre pendant encore 63 années dans un état de grande pauvreté.

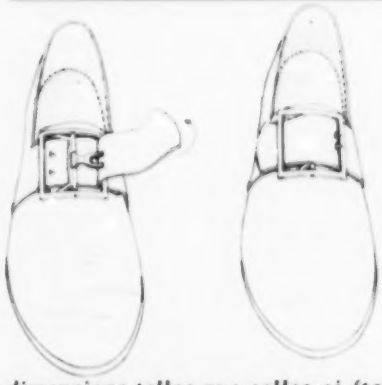
Charles-René Dejordy de Villebon, l'associé de La Vérendrye dans le commerce des fourrures, avait été commandant en second à la baie des Puants (maintenant Green Bay au Wisconsin), et il avait combattu au fort Oswego et à Montréal. Il fut le dernier commandant des postes français dans l'Ouest. Il avait 46 ans au moment du naufrage dans lequel il perdit la vie avec sa femme, sa soeur et ses trois enfants.

Pierre Robinau de Portneuf, connu également sous le nom de Bécancourt de Portneuf, est décrit dans les documents d'époque comme « un homme pauvre, brave, honnête ». Comme les autres, il s'était adonné au commerce des fourrures, et il avait servi dans l'armée coloniale en Louisiane, aux forts Michillimakinac et Frontenac. En 1750, il érigea un petit poste de traite fortifié, le fort Toronto, à l'embouchure









BOUCLES

Les boucles de plus grandes dimensions telles que celles-ci étaient utilisées sur les souliers d'hommes ; les plus petites boucles servaient à fixer le bas des hauts-de-chausses d'hommes ou les souliers de femmes. Pour les hommes encore plus que pour les femmes, ces boucles étaient des accessoires, symboles de richesse et du rang social. La plupart des boucles trouvées sur le site sont des boucles moulées en cuivre ou en laiton de peu de valeur, mais l'une est sertie de cristaux de roche et d'autres sont en argent. La paire complète comporte un cadre en étain, corrodé par l'eau de mer, avec des pièces en cuivre.

(Dessin tiré de Diderot et d'Alembert, *Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des sciences...*)

de la rivière Humber sur le lac Ontario. En 1756, il fut nommé commandant du fort de la Presqu'île (aujourd'hui Erie, en Pennsylvanie), et son service dans la vallée de l'Ohio au cours de la guerre de Sept Ans incita le gouverneur Vaudreuil en 1761, à le proposer pour la Croix de Saint-Louis disant qu'il « le mérite pour la durée et la bonté de son service ». Il avait 53 ans lorsqu'il monta à bord de l'*Auguste*.

Jean-Baptiste Le Ber de Saint-Paul et de Senneville était le petit-fils d'un négociant qui avait fait fortune en Nouvelle-France à la fin des années 1600 et qui avait acquis le titre d'écuyer en 1698. Le Ber était le descendant d'une noble famille française ; il avait servi avec les troupes coloniales, mais au moment de la conquête il avait déjà pris sa retraite. Sa femme était la soeur du chevalier de La Vérendrye, et elle se trouvait à bord de l'*Auguste* avec ses deux enfants et la soeur de Le Ber. Deux ans plus tôt, sa famille comptait 15 membres ; onze moururent au Canada, et les autres périrent quand le navire fit naufrage.

Trevet Lepervanche était également un parent par alliance du chevalier de La Vérendrye. Il était encore enseigne en 1761, bien qu'on l'eût proposé pour le grade de lieutenant en 1759. Ses officiers supérieurs le décrivait comme « pauvre et passant pour un honnête homme ». Il se trouvait d'abord sur la liste des passagers du *Molineux*, qui devait quitter Québec en même temps que l'*Auguste*. On sait que le *Molineux* atteignit la France avec tous ses passagers.

Jean-Hippolyte Gaultier de Varennes était un cousin de La Vérendrye ; leur grand-père à tous deux avait été gouverneur de Trois-Rivières. Le père de Varennes avait été un officier militaire et un marchand de fourrures, mais un acte d'insubordination avait mis fin à sa carrière dans la disgrâce en 1743. Le frère de Varennes était mort à la bataille de Sainte-Foy en 1760.

Le soldat qui apparaît sur les listes simplement sous le nom de **Godefroy** venait d'une des familles seigneuriales les plus connues de la Nouvelle-France. Il devint lieutenant dans les troupes de la Marine en 1757, et on le décrit comme « un homme pauvre et honnête », comme quelqu'un qui « a tous les talents

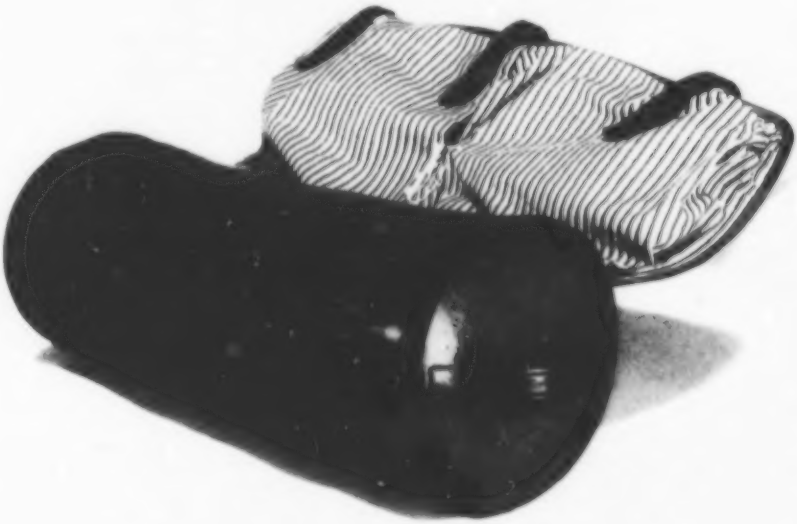
pour sa position, le sentiment et la conduite du meilleur citoyen. Généralement estimé pour sa bravoure et sa probité. » Le gouverneur Vaudreuil le proposa pour la Croix de Saint-Louis en mars 1761, mais il était déjà trop tard pour cet honneur.

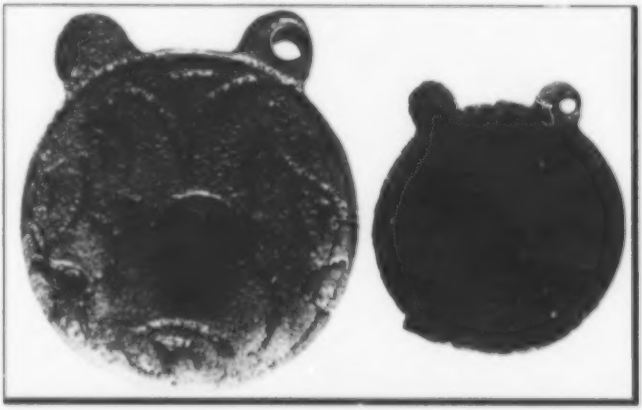
Raimbault de Saint-Blin (on trouve également l'orthographe Saint-Blaint et Simblin) obtint le grade de lieutenant en 1757. On dit de lui qu'il avait été « enrichi par le commerce [de la fourrure] ».

Un certain nombre d'autres officiers apparaissent dans les archives avec seulement la mention « pauvre » ou « brave ». Parmi ceux-ci, on trouve **Pécaudy de Contrecoeur**, lieutenant depuis 1759 ou 1760 ; **Raimbault Groschaîne** ou Groschêne, enseigne en pied proposé pour le grade de lieutenant en 1759 et 1760 ; **Boucher de La Perrière**, autre enseigne en pied ; et **La Durantaye**, qui reçut son brevet d'enseigne en pied en 1760.

Les autres passagers comprenaient 34 soldats, des femmes et des enfants de militaires, et 13 civils. Nous ne savons que très peu de choses à leur sujet. Pour ce qui est des membres de l'équipage, au nombre de 17, nous ne connaissons que le nom du capitaine John Knowles. D'après le journal de La Corne, l'équipage comprenait un second, trois officiers, un maître d'hôtel, huit matelots, un cuisinier et deux mousses. On trouvera en appendice une liste complète des gens que l'on croit avoir été à bord.

À cause de l'incertitude de la situation au Canada et de l'insécurité de leur propre position, de nombreux passagers transportaient avec eux une bonne partie de leur richesse personnelle dans des coffres, des boîtes et des valises. Certains passagers convoyaient également des notes de crédit pour des gens demeurés dans la colonie. En 1765, Ignace Gamelin, de Montréal, déclara qu'il avait donné des billets du Trésor évalués à 30 000 livres à son cousin germain, Jean-Hippolyte Gaultier de Varennes, pour qu'il les emporte en France. Il avait donné un paquet semblable à une autre cousine, la veuve Busquet, en précisant que les deux ne devaient pas monter à bord du même navire, ou alors qu'ils devaient donner l'un des paquets à quelqu'un d'autre sur un autre navire. Ne recevant aucune nouvelle de ses contacts à Paris, Gamelin supposa, correctement, que les deux paquets avaient été perdus avec l'*Auguste*.

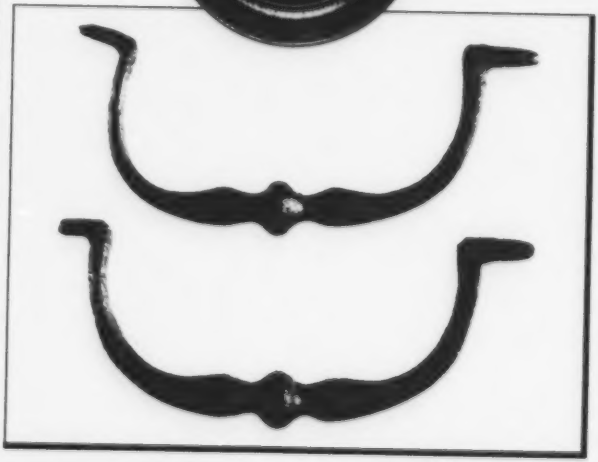




CADENAS

De petits cadenas en cuivre avec des pièces mobiles en fer servaient à fermer les bagages en cuir, tandis que les malles et les coffres en bois avaient des serrures encastrées. Le portemanteau comporte une chaîne de sécurité passée dans des anneaux en cuivre et cadenassée à son extrémité.

(Reproduction d'un portemanteau du XVIII[e] siècle, gracieuseté de Phil Dunning)



POIGNÉES DE TIROIR

Les poignées à boule avec plaques de renforcement étaient fixées aux tiroirs des meubles et aux bagages de grandes dimensions. Celles que l'on voit ici peuvent provenir du tiroir d'une petite armoire, d'une écritoire ou d'un coffre à bouteilles ; n'importe lequel de ces objets auraient fait partie des bagages d'un voyageur fortuné.

(Photo de coffret à boisson courtoisie de la Direction de l'interprétation, Service canadien des parcs.)

4. Le voyage vers la catastrophe

Saint-Luc de La Corne tint un journal, grâce auquel on dispose d'un récit prenant relatant voyage fatal. Il fit plus tard plusieurs copies de ce récit, avec de légères variations dans le nom des passagers et divers autres détails. Ce journal nous permet de retracer les péripéties du voyage.

Le 11 octobre, raconte La Corne, « suivant les ordres du général Murray nous embarquâmes mais le vent du nord-est qui dura trois jours nous empêcha de mettre à la voile ».

Murray, semble-t-il, avait hâte de voir partir les déportés, surtout pour leur propre bien, comme il devait le laisser entendre plus tard. En mars de l'année suivante, après le désastre, il écrivit à sir Jeffrey Amherst, commandant en chef des forces de Sa Majesté en Amérique du Nord, pour affirmer que la catastrophe n'était pas de sa faute à lui, mais de celle des victimes. Murray disait qu'il savait

> *à quel point il est dangereux d'entreprendre la navigation de ce golfe et de ce fleuve aussi tard dans l'année. Si les officiers français avaient obéi à mes ordres, ce malheur ne leur serait pas arrivé, mais ils ont repoussé leur départ jusqu'au dernier moment dans l'espoir d'une paix qui leur permettrait d'être rétablis dans la colonie.*

Entre-temps, l'*Auguste* éprouvait de la difficulté à sortir du fleuve. Le journal de La Corne continue ainsi :

> *Le 15* [octobre] *mous appareillâmes d'un petit vent de sud-ouest qui nous conduisit au trou Saint-Patrice.*
>
> *Le 16 petit vent de sud-ouest nous mouillâmes environ à une lieue de l'Île aux Coudres où nous perdîmes notre grosse ancre et faillîmes de faire côte par la grande* [force] *des courants et le mauvais mouillage où nous étions faute de* [pilote].

Le 17 dans la nuit nous mouillâmes avec les deux autres paquebots dans le bon mouillage de l'Île aux Coudres, continuation de vent de nord-est jusqu'au 27. Ce qui nous obligea de renouveler nos provisions presque consommées.

Le 28 vent de sud-ouest et fûmes mouiller vis-à-vis des Camouraska.

Le 30 au 31 nous nous séparâmes des deux autres paquebots par le travers de Gaspé.

Le 1^er^ de novembre dans la nuit nous fîmes bonne route et estimâmes notre marche à vingt-deux lieues ; nous aperçûmes le matin le paquebot la Jeanne *qui venait sur nous* [...], *et nous nous séparâmes le même jour de la* Jeanne *et du* Moulineux *qui étaient derrière nous.*

Le 4 vent du nord-est qui se leva avec une tempête affreuse et qui dura jusqu'au 6. Tous les taquets et amarres qui arrêtaient les coffres et malles furent cassés. La plus grande partie de nos cabanes brisées et nous eûmes beaucoup de personnes estropiées tant de l'équipage que de nos Monsieurs et Dames, le capitaine nous assura après la tempête que depuis dix-huit ans qu'il naviguait, il n'avait jamais vu une pareille tempête, nous perdîmes aussi beaucoup de provisions.

Le 7 tout le monde travailla à rétablir le bâtiment dans ses manoeuvres et le feu prit au vaisseau le même jour par la cuisine que nous secourâmes promptement sans quoi nous aurions été tous consumés c'était pour la troisième fois mais cette dernière endommagea beaucoup le navire.

Le 9 nous eûmes une tempête par un vent d'est qui nous mena jusqu'aux îles Brion, nous évitâmes les îles [rochers] *aux Oiseaux.*

Le 10 nous vîmes l'île Terre-Neuve.

Le 11 la tempête finit et qui fut affreuse ; sur les 9 heures du matin mon frère le chevalier et moi engageâmes le capitaine à jeter la sonde ; nous nous trouvâmes par les 43 brasses sur le banc des Orphelins.

Ici, La Corne s'est sûrement trompé : le banc de l'Orphelin se trouve au large de la Gaspésie, à bonne distance tant de la position du 10 novembre de l'*Auguste* au large de Terre-Neuve, que de l'endroit du naufrage quatre jours plus tard. Le journal continue :

nous pêchames jusqu'à trois heures après-midi, beau temps, et nous prîmes environ 200 morues. Sur les quatre heures il nous prit un vent d'est tourmente avec une pluie qui nous jeta sans le savoir sur l'Île Royale ; dans la nuit nous aperçumes un rocher sur lequel nous allions et que nous évitames par le plus grand hazard du monde et nous passâmes du dit rocher à une portée de fusil, nous courûmes une bordée au nord-est pendant cinq ou six heures.

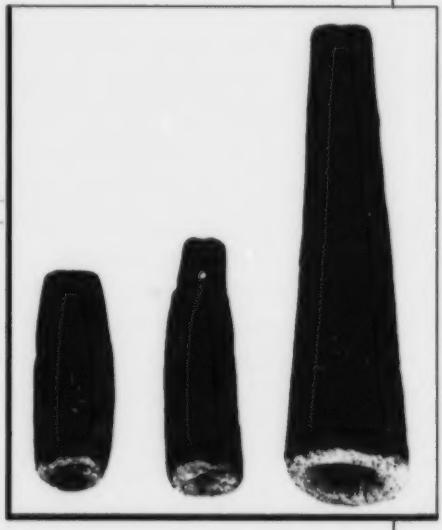
Le 12 sur les dix heures du matin nous vîmes la terre. [...] *Sur les 2 heures après-midi voyant que nous allions à la côte nous priâmes le capitaine de jeter les ancres ce qu'il fit, et nous tinres bon, nous fîmes tous des promesses pour faire changer le vent ce qui arriva nous n'étions plus lors qu'à une demie portée de canon de terre, et nous eûmes le bonheur de nous sauver de cet endroit périssable.*

La nuit du 12 au 13 le vent se jeta à l'est et nous vîmes encore le même cap devant nous que nous parâmes, et nous courûmes une bordée dans le nord depuis 8 jusqu'à 9 heures.

La nuit du 13 au 14 nous courûmes une bordée dans le sud-est et sans savoir ce que nous faisions car il mouillait averse pendant tout ce temps ; le capitaine homme actif et le second bon marin se donnèrent toutes les peines et soins possibles mais le faible équipage qui n'était composé que de huit matelots deux petits mousses, une espèce de maître d'hôtel et un coq pour la cuisine du nombre desquels il y avait deux estropiés et les trois offi- ciers le tout formait 15 hommes d'équipage tant bons que mauvais, nous avions cependant donné au capitaine six de nos soldats par quart pour aider à la manoeuvre. [...]

Du 14 au 15 nous vîmes encore les terres que nous évitâmes en disant que nous ne savions pas où nous allions n'ayant que des cartes d'Europe.

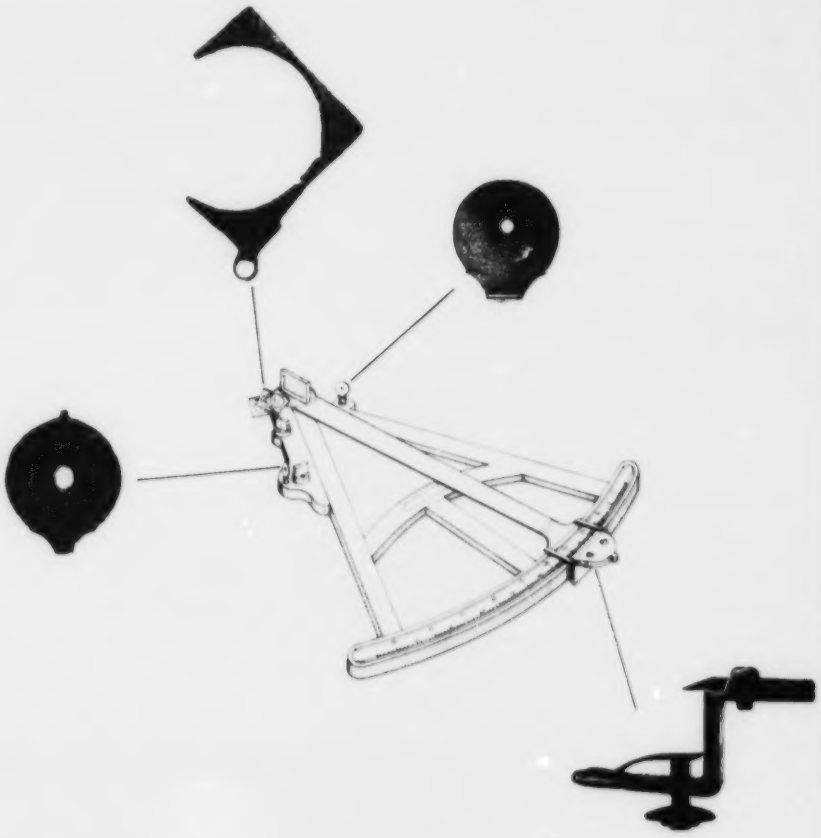
À ce moment, l'équipage était épuisé et le navire était presque ingouvernable. Le jour suivant, l'équipage se réfugia dans les hamacs et l'*Auguste* s'échoua sur les sables de la baie Aspy.



PLOMBS DE SONDE

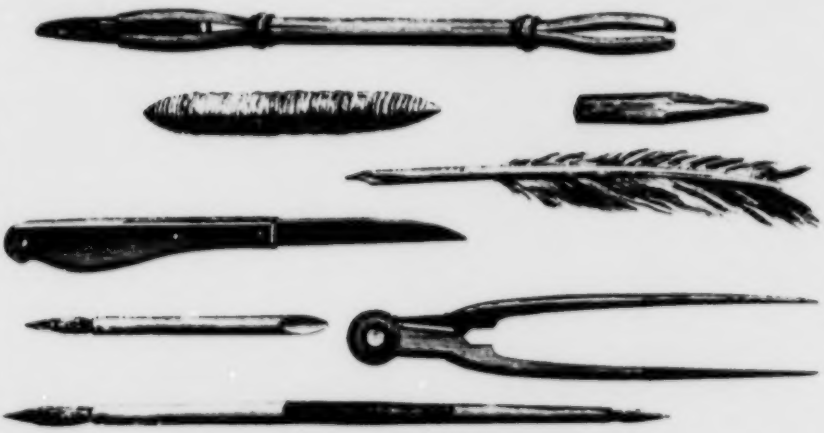
Au XVIII^e^ siècle, les marins déterminaient la profondeur de l'eau à l'aide de plombs comme ceux-ci attachés à un filin. Les marques graduées du filin permettaient de mesurer la profondeur.

Pour faire un sondage, il fallait de l'habileté et de la coordination. En eaux peu profondes, un marin se plaçait sur le flanc du navire, à mi-longueur, tenant dans une main la ligne de sonde marquée aux intervalles prescrits (30 ou 60 pieds, 5 ou 10 brasses), et de l'autre main, il lançait le plomb vers l'avant, compensant ainsi pour le mouvement du navire. Au moment où le plomb touchait le fond, il devait se trouver directement sous lui, la ligne à la verticale. Il suffisait alors de compter le nombre de marques qu'on avait dû laisser filer pour connaître la profondeur. Les plombs de sonde provenant de l'*Auguste *sont de deux types : les plus petits servaient aux sondages en eaux peu profondes, tandis que le plus gros était utilisé lorsque le navire était immobile dans des eaux plus profondes. Le chiffre « XX » gravé dans le plomb indique qu'il s'agit d'un plomb de 20 livres. L'évidement à la base recevait du suif, pour servir à identifier le fond en recueillant des échantillons.



OCTANT

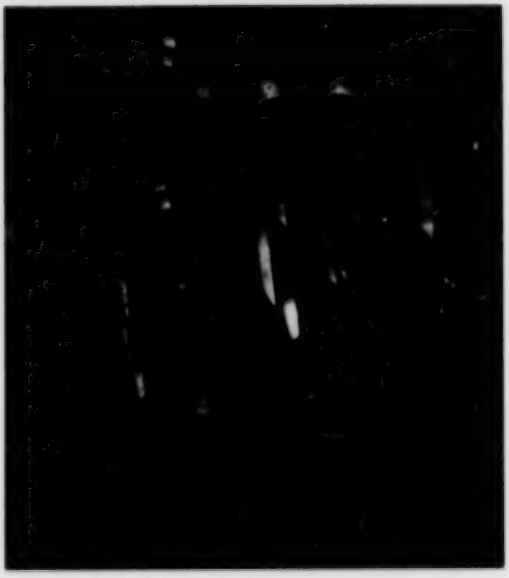
Ces pièces d'un octant de Hadley ont été trouvées parmi les débris de l'Auguste. Inventé en 1731 par John Hadley, ce type d'octant était l'instrument le plus précis pour déterminer la latitude disponible à l'époque.



TROUSSE À DESSIN

Diverses personnes à bord de l'Auguste parmi les passagers et l'équipage auraient pu utiliser pointes sèches, plumes et compas. L'assortiment varié de ces objets trouvés sur le site provient peut-être d'une trousse complète. Plusieurs personnes à bord auraient pu se servir d'une trousse de ce genre : le navigateur du navire, un cartographe, ou un explorateur comme La Vérendrye, ou encore l'un des artisans.

(Dessin tiré de Diderot et d'Alembert, *L'Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des sciences...*, planche XX.)



5. *La longue marche de Saint-Luc de La Corne*

Le lendemain du naufrage, les rescapés firent ce qu'ils purent pour enterrer les corps que les vagues avaient rejetés à terre. Ils se mirent alors en marche avec des provisions pour huit jours. La Corne note que les soldats emportèrent moins de provisions, préférant des objets inutiles qu'ils durent jeter après trois ou quatre jours. Le capitaine et La Corne pensaient tous deux qu'ils se trouvaient sur l'Île Royale, peut-être même près de Louisbourg.

La Corne avait beaucoup d'expérience dans les voyages en terrain sauvage et il ne se faisait pas d'illusions sur les difficultés de leur périple. Après neuf jours passés à traverser forêts, montagnes et rivières, ils parvinrent à Ingonish pour n'y trouver que des maisons abandonnées et deux cadavres. Entre-temps le domestique Étienne souffrait d'une pleurésie et n'était pas en mesure de continuer. Lui et Monier, le soldat du régiment de Béarn, demeurèrent sur place quand les autres continuèrent leur route le 26 novembre, en promettant d'envoyer des secours. Il avait neigé au cours de la nuit, oblitérant tous les sentiers. La Corne ouvrait la marche, aidant et encourageant ses compagnons, portant leurs sacs et leur fabriquant même des chaussures.

Le 3 décembre, ils atteignirent la baie Sainte-Anne où ils trouvèrent un bateau abandonné. Ils mirent deux jours à le réparer, mais quand il fut prêt à mettre à l'eau, une autre violente tempête d'hiver s'abattit sur eux. À court de bois et de provisions, épuisés et malades, ils étaient sur le point d'abandonner quand il furent trouvés par deux Indiens. Ceux-ci leur firent traverser la baie, où La Corne quitta ses quatre compagnons installés près d'un bon feu, avec un peu de farine et de graisse, tout ce qui restait de leurs provisions.

Les Indiens guidèrent La Corne jusqu'à leur cabane. Le lendemain, il revint auprès de ses compagnons avec un peu de viande séchée et deux canots. Ensemble ils partirent pour Saint-

Pierre, mais ils furent retenus pendant deux jours dans le chenal du Grand Bras d'Or par le vent, la neige et la pluie. Ils arrivèrent à Saint-Pierre à minuit le 8 décembre et ils y trouvèrent cinq familles acadiennes. La Corne dépêcha les deux Indiens à Ingonish pour sauver les deux autres rescapés, bien qu'il n'avait pas beaucaoup d'espoir qu'ils soient encore vivants.

Ils se reposèrent pendant deux jours et demi, et le 11 décembre, La Corne écrivit au gouverneur de Louisbourg pour l'informer du naufrage. Le capitaine Knowles, Laforêt, La Force et deux guides acadiens emportèrent la lettre à Louisbourg.

La Corne, avait décidé de retourner à Montréal par voie de terre, emmenant avec lui son domestique Pierre et deux jeunes guides acadiens. Il déclara au capitaine qu'avant tout il désirait être proche de sa famille et qu'il était trop effrayé par la mer pour naviguer encore. Il avait devant lui dix autres semaines d'un voyage éprouvant en raquettes sur des centaines de milles.

Pourquoi La Corne ne se rendit-il pas à Louisbourg avec les autres? Sir Jeffrey Amherst, sceptique, devait donner sa propre interprétation :

> *vous verrez dans son journal qu'il a traversé en canot de Saint-Pierre jusqu'en Nouvelle-Écosse plutôt que de s'embarquer pour Halifax ou Boston ; ce dernier port aurait été la route la meilleure et la plus courte pour le Canada. Je crois qu'il a intentionnellement évité tout endroit où il pouvait appréhender le moindre danger qu'on l'empêche de retourner jusqu'à Montréal ; autrement, il n'aurait jamais entrepris cet immense voyage en raquettes.*
>
> *Monsieur De Saint-Luc a en effet droit à toute notre commisération pour la perte de ses parents et amis ; ses fatigues après son départ de Saint-Pierre sont de son propre fait, et ne peuvent avoir d'autres raisons que d'éviter être déporté en Angleterre ou en France.*

Le 13 décembre, La Corne, son domestique et les deux guides se trouvaient à Chedabucto, dans un petit établissement acadien près de ce qui est aujourd'hui Guysborough. Près de là des Indiens leur fabriquèrent des raquettes. Ils s'arrêtèrent à nouveau le 17 décembre à Tracadie, où ils trouvèrent cinq

maisons acadiennes. Ici, écrit La Corne, « laissai en cet endroit le nommé Pierre et le dernier du naufrage qui n'avait suivi jusque là ne pouvant pas aller en raquette ».

La Corne et les deux Acadiens entreprirent la longue marche jusqu'au fort Cumberland (fort Beauséjour). En passant par Antigonish et en suivant la côte de la Nouvelle-Écosse jusqu'à Tatamagouche, ils trouvèrent des Indiens en train de mourir de faim aux deux endroits, alors que La Corne lui-même commençait à sentir les effets du voyage: le froid intense, une nourriture insuffisante et le manque de sommeil. Il envoya en avant un courrier indien avec une requête au commandant du fort Cumberland pour des vivres.

« Nous étions exténués de fatigue et de jeûne, écrit-il ; nos estomacs avides digérèrent aisément la viande dégoûtante d'un renard maigre que nous tuâmes le 6, il n'en resta que les os. »

Des secours arrivèrent le 7 janvier. Revivifiés grâce à de la nourriture et de l'eau-de-vie, La Corne et ses compagnons arrivèrent finalement au fort Cumberland où ils furent reçus « avec bonté ». Après une semaine de repos et avec des provisions renouvelées, ils se dirigèrent vers Haute Pâque sur la rivière Saint-Jean, où ils arrivèrent le 29 janvier. Le père Germain, le prêtre de l'endroit, leur donna deux boisseaux de blé d'inde pour compléter leurs provisions qui diminuaient. Il leur fabriqua également de nouvelles raquettes. Ils remontèrent la rivière Saint-Jean jusqu'à Grand Falls et atteignirent Témiscouata, où La Corne laissa ses deux guides acadiens épuisés.

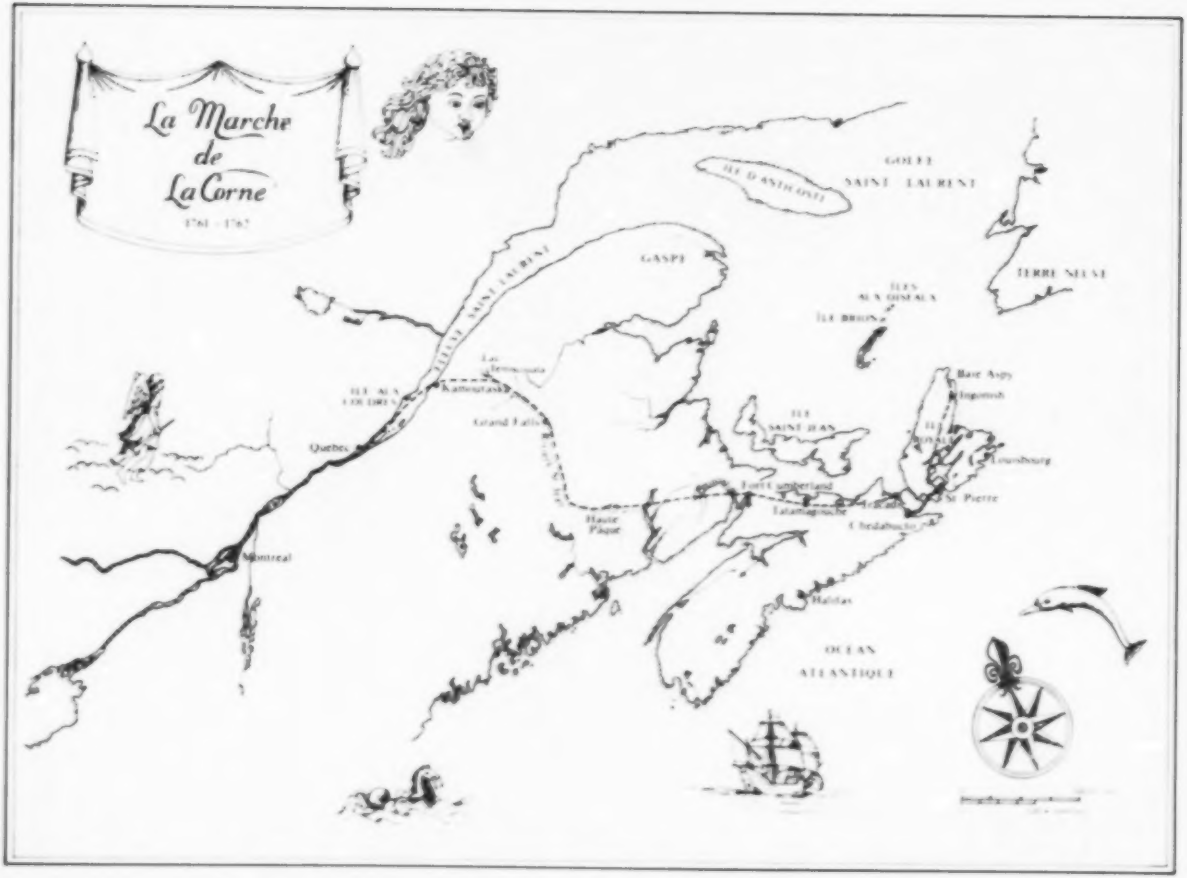
La Corne arriva à Kamouraska le 21 février. De là, il envoya une carriole chercher les Acadiens pendant que lui-même continuait jusqu'à Québec, où il arriva le 22 février. À Québec, il rendit visite au général Murray, qu'il avait vu pour la dernière fois à la mi-octobre, et il l'informa du naufrage.

Le 24 février, il arrivait à Montréal, de retour enfin chez lui. Il avait marché au plus fort de l'hiver canadien pendant trois mois et demi. Quand il eut raconté son histoire, presque toutes les familles de Montréal se trouvèrent en deuil d'un parent ou d'un ami.

Thomas Gage, le gouverneur de Montréal, informa sir Jeffrey Amherst de l'arrivée de La Corne :

COUPURES DE PRESSE

Le naufrage de l'*Auguste *a été rapporté dans le* Evening Post *de Lloyd's le 3 février et dans le* British Chronicle *le 24 février 1762. La coupure du bas est extraite du* New York Mercury *du 17 février 1762.


La Marche de La Corne
1761 - 1763
GOLFE SAINT LAURENT
ILE D'ANTICOSTI
GASPE
TERRE NEUVE
ILES AUX OISEAUX
ILE BRION
Baie Aspy
Louisbourg
Québec
Montréal
Haute Pêche
Halifax
OCEAN ATLANTIQUE

Il est arrivé ici dans la soirée il y a six jours environ, à l'étonnement de tout le monde ; il nous a fait un récit des plus tragiques du sort malheureux d'environ 114 personnes qui ont péri dans le naufrage, et de ses propres souffrances. Il a voyagé depuis le 15 novembre jusqu'à la fin de février, et à la fin a atteint son foyer [...] L'homme a droit à notre pitié, il a perdu son frère, deux fils, et deux neveux. Toute cette ville est en deuil. Saint-Luc a perdu deux autres fils il y a quelques années au cours de leur traversée pour la France. Le navire où ils se trouvaient dut affronter un corsaire et explosa, et seuls quelques membres de l'équipage furent sauvés.

Gage ajouta son propre commentaire ironique sur les motifs qui avaient poussé La Corne à faire cet étonnant voyage.

« Je crois, écrivit le gouverneur, que seule la force brute le fera jamais remonter à bord d'un navire. »

À sa façon, la suite de la vie de La Corne fut aussi aventureuse que sa jeunesse. Les deuils de sa famille n'étaient pas terminés. Quelques semaines seulement après son retour à Montréal, sa fille et sa soeur, une religieuse de la Congrégation de Notre-Dame, moururent d'un empoisonnement mystérieux. Sa belle-soeur était également mourante, comme l'était aussi un autre frère au pays.

La Corne était d'abord convaincu que l'occupation britannique ne serait que temporaire, mais une fois le traité de Paris signé, il décida de demeurer au Canada et de se faire une nouvelle vie sous la domination britannique. Deux de ses filles épousèrent des officiers de l'armée britannique, tandis qu'une troisième épousa un officier canadien au service des Britanniques. La Corne lui-même se maria pour la troisième fois en 1774.

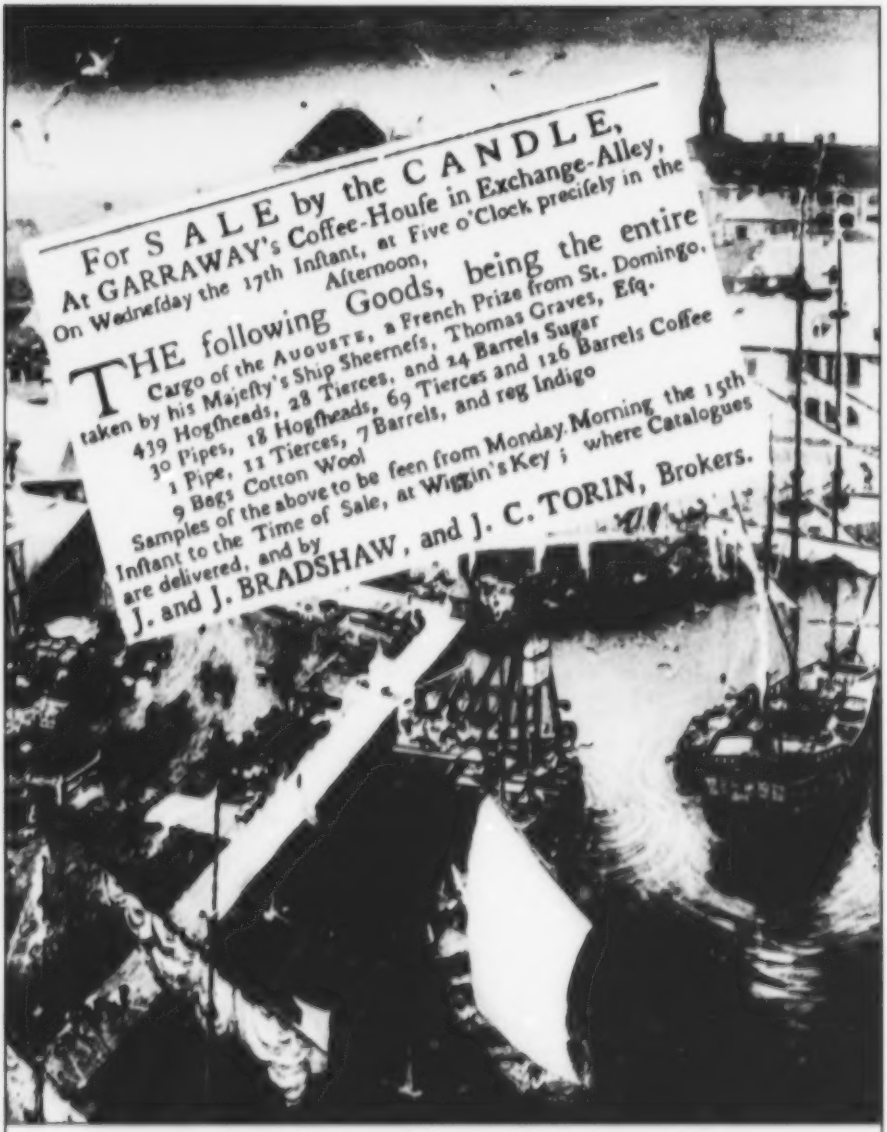
Son rôle en tant que sujet conquis et même en tant qu'agitateur contre le gouvernement ne diminua pas sa position comme membre en vue de la société canadienne. En 1779, le gouverneur Guy Carleton recommanda sa nomination comme conseiller au Conseil législatif nouvellement créé. La Corne mourut à l'âge de 73 ans dans son foyer à Montréal, actif jusqu'au bout dans la vie sociale et politique de son pays.

6. *Vie et mort d'un navire*

Le peu de connaissances que nous ayons sur l'*Auguste* laisse penser que ce navire eut une histoire agitée jusqu'à son dernier voyage. Il était de construction française et servit pendant au moins une partie de sa carrière comme navire marchand, transportant sucre, café et coton aux Antilles. Quelques documents pertinents à son sujet ont survécu : registre de l'amirauté, passeport, contrat de vente, papiers d'assurance, mais ces documents ne nous renseignent pas sur sa construction ou sur les détails de son service commercial.

L'*Auguste* fut capturé par les Britanniques le 18 août 1756. À ce moment, il avait un équipage de 39 hommes et montait seulement six canons, bien qu'il ait été équipé pour en porter jusqu'à 16. Il fut vendu par la Marine comme prise de guerre et ses nouveaux propriétaires britanniques l'utilisèrent probablement comme navire marchand, et le rebaptisèrent *Augusta*.

Les derniers navires à quitter l'Amérique du Nord en 1760 portèrent la nouvelle de la capitulation de Montréal jusqu'en Angleterre, ce qui donnait aux marchands assez de temps pour rassembler une cargaison qui partirait pour Québec au printemps. L'*Auguste* arriva à Québec le 22 juillet 1761 avec une cargaison variée: des miroirs, de la soie, des chapeaux de feutre et de castor, des fusils, du thé, de la peinture, du verre, des pipes à tabac, du savon, du fer forgé, de la poterie, des cartes à jouer, des livres, des plats en étain, des clous, de la moutarde, des semences, du papier à écrire, de la vaisselle, des sous-vêtements en soie pour les femmes et en coton pour les hommes. Le navire transportait également des produits de consommation périssable tels que du tabac à priser, du tabac roulé, de la farine de blé, du porc et du boeuf salés, du beurre, du fromage, des produits d'apothicaire et de la bière forte.



PUBLICITÉ

*Cette publicité concernant la cargaison de l'*Auguste *est tirée du* Gazetteer and London Daily Advertiser *du 11 novembre 1756.*

(Copyright du tableau de Lewis Parker gracieuseté de la Forteresse de Louisbourg ; photo de A. Fennell.)

Après avoir déchargé sa cargaison, l'*Auguste* fut réquisitionné ou loué par le gouverneur Murray pour transporter le trop-plein d'exilés canadiens et leurs familles des deux autres navires de cartel, le *Jane* et le *Molineux*. (Ces deux navires se retrouvent dans le récit de La Corne sous le nom de *Jeanne* et de *Moulineux*.)

À l'époque où l'*Auguste* quitte Québec sous le commandement de John Knowles, les registres du port le décrivent comme un navire de 245 tonneaux, armé de neuf canons, construit à l'étranger mais enregistré à Londres. Sa cargaison apparaît comme un « cartel pour la Vieille France avec des prisonniers à bord ». Si son équipage normal comptait 39 marins — c'est du moins le nombre qui est mentionné au moment de sa capture en 1756 —, l'équipage à bord lors de son dernier voyage aurait dû être deux fois plus nombreux que les 15 marins dont fait état La Corne. Dans de telles conditions, il n'est pas surprenant de lire qu'au bout de trois jours de tempêtes d'hiver, l'équipage ait été épuisé au point de ne plus se soucier de vivre ou de mourir.

Les quelques détails que nous connaissons au sujet de l'*Auguste* nous donnent une idée de son apparence. Parce qu'on le décrit comme un « navire », nous savons qu'il s'agissait d'un trois mâts à voiles carrées ou traits carrés. (Les navires à voile modernes, par contraste, ont presque toujours des voiles auriques ou trapézoïdales.) Si son bordé était découpé pour loger 16 canons et qu'il jaugeait 245 tonneaux, il devait avoir environ 70 pieds de long.

Quels fragments du navire ont survécu au naufrage?

La baie Aspy est peu profonde, avec un fond sablonneux, et des vents forts du nord-est la transforment en un mélange tumultueux et destructeur d'eau et de sable. La Corne raconte que le navire fut démembré en quelques heures à peine après avoir touché le fond, et l'action subséquente des vagues dans la baie n'a rien laissé pour les archéologues et les plongeurs. Même les fragments et les détritus qui survécurent au naufrage furent vite recouverts par les sables mouvants du fond de la baie.

Le naufrage de l'*Auguste*, à cause de l'importance de ses passagers et de l'intérêt du récit qu'en fit La Corne, est l'un des plus célèbres au Canada. Au fil des ans, plusieurs plongeurs et archéologues amateurs ont vainement cherché l'épave, mais n'ont trouvé que du sable. En 1977, les sables mouvants firent apparaître des fragments du navire et de son contenu, mais dès l'été suivant le sable recouvrit à nouveau le site sous une couche de plusieurs mètres d'épaisseur.

Entre-temps, des plongeurs du Cap-Breton dirigés par Robert MacKinnon et Ed Barrington, en compagnie d'autres archéologues subaquatiques du Service canadien des parcs, avaient pu explorer le site. Des milliers de pièces de bois, de métal, de corde et de tissu qui constituent un navire à voile, il ne restait presque rien. Les plongeurs ne retrouvèrent que quelques pièces de l'armement, de l'équipement et du gréement. Des objets en métal avaient survécu, mais tout le reste avait disparu.

Sans le témoignage des restes du navire lui-même, comment pouvons-nous être sûrs qu'il s'agit bien de l'endroit où l'*Auguste* sombra? D'abord, le réseau d'étangs derrière la plage conserve toujours l'apparence d'une embouchure de rivière navigable quand on l'aperçoit en venant du large comme décrit par La Corne. Les archives révèlent que l'*Auguste* quitta Québec armé de neuf canons, et sur le site, on en a retrouvé 13. De ce nombre, neuf armaient probablement le navire, alors que les autres servaient de lest, y compris les deux canons rendus inutilisables par l'enclouage de la lumière, c'est-à-dire de l'orifice de mise à feu. Les huit canons remontés du fond étaient légers et de tous les calibres britanniques de deux, trois et quatre livres. Des marques sur les canons indiquent qu'ils furent coulés en Angleterre expressément pour les navires de commerce. (Tous les navires étaient armés, même en temps de paix. Les marins devaient être en mesure de se défendre ainsi que leur cargaison lorsqu'ils étaient seuls en haute mer ou lors des échanges commerciaux dans les ports francs et non policés. Les navires marchands faisaient face aux pirates et à la menace constante d'être capturé par un navire ennemi ou un corsaire. L'*Auguste* avait été une telle prise.)

Les plongeurs ont trouvé divers effets et possessions personnels appartenant aux malheureux naufragés. Certains

ARMOIRIES

*Les armoiries de Jacques-René Gaultier de Varennes (à gauche) et de sa femme, Marie-Jeanne le Moyne de Sainte-Hélène, sont gravées sur l'argenterie trouvée sur le site. Les deux sont morts en 1757. Quelques années avant leur décès, ce couple avait perdu sa fortune, mais il avait réussi à léguer une partie de l'argenterie familiale à leur fils aîné, Jean-Hippolyte, qui l'emporta avec lui sur l'*Auguste.

*Les armoiries de Jean Baptiste Le Ber de Saint-Paul et de Senneville, un des passagers de l'*Auguste, *apparaissent sur une fourchette en argent.*

Parmi les débris, on a trouvé des objets fabriqués par deux des artisans les plus célèbres de la Nouvelle-France. En plus de pièces d'argenterie, il y avait une boucle d'oreille portant le poinçon de Paul Lambert. La languette d'argent qui faisait partie d'une boucle à chaussure coûteuse a été fabriquée par Roland Paradis.

artefacts sont des souvenirs touchants qui nous rappellent les individus et les familles à bord, telle la Croix de Saint-Louis qui a dû être à l'un des frères La Corne. D'autres objets témoignent éloquemment de la position sociale des passagers et de leur situation au moment du voyage. De la coutellerie et des boucles en argent, de petites épées et des effets personnels élégants (y compris un cure-dents ciselé, un bouchon de flacon, un casse-noix et des pinces à sucre) n'étaient pas des possessions courantes en Nouvelle-France. Parmi les rares personnes qui auraient pu posséder de tels objets se trouvaient les illustres familles militaires et commerçantes à bord de l'*Auguste* — et l'argenterie comprend des cuillères et des fourchettes marquées des armoiries des familles Le Ber de Senneville et Gaultier de Varennes.

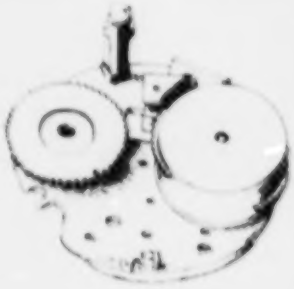
Le grand nombre de pièces étrangères trouvées dans les débris de l'*Auguste*, comme une pièce en or de quatre *escudos* du Brésil et une pièce de deux *skillings* de Norvège, reflètent la dépendance économique de la Nouvelle-France à l'égard des monnaies étrangères. Cette guinée de 1677, portant le buste de Charles II d'Angleterre, est la plus vieille pièce datée trouvée sur le site. Malgré son âge à l'époque du naufrage, cette guinée est dans un état remarquable.

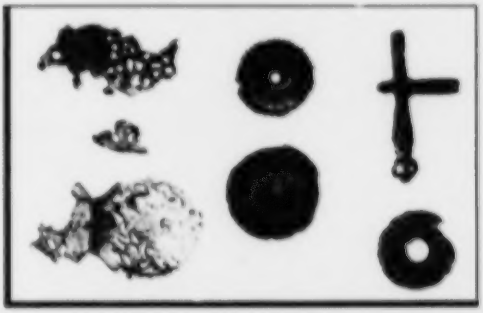
Les pièces de monnaie trouvées sur les lieux du naufrage de l'*Auguste* constituaient une fortune considérable, particulièrement à la dure époque de 1761. Les pièces ont des valeurs nominales élevées, et beaucoup sont dans un état qui montre qu'elles n'ont presque pas circulé.

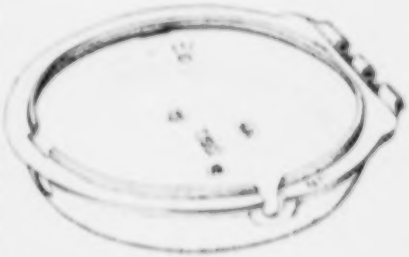
Les bonnes pièces comme celles-ci étaient thésaurisées avec les bijoux et d'autres objets en or ou en argent faciles à monnayer. La plupart des pièces françaises provenant de l'épave ont été frappées en 1726, mais ne montrent que peu de signes d'usure, ce qui vient appuyer la théorie qu'elles proviennent d'un trésor familial.

L'histoire de l'*Auguste* se résume par quelques bouts de métal arrachés aux sables de la baie Aspy plus de deux siècles après sa disparition. Ces objets sont profondément émouvants. Ils nous parlent éloquemment de bravoure et de désarroi, d'espoir et de désespoir.

7. Les artefacts des passagers

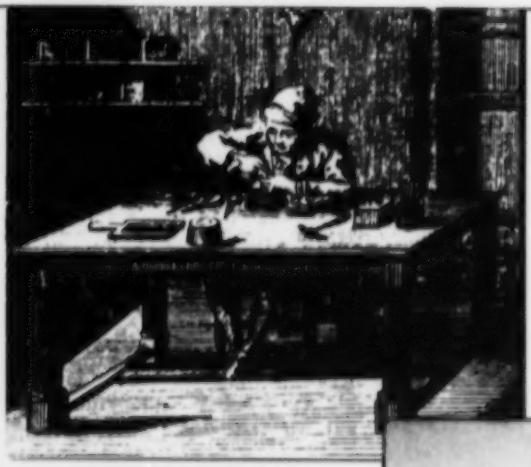






BOÎTIER DE MONTRE

Le boîtier de montre en argent, le cadran et les fragments de mécanisme faisaient partie d'une montre complexe et dispendieuse. Les poinçons indiquent qu'elle a été fabriquée à Londres en 1758 ou 1759. Certaines parties sont décorées par des ajours délicats qui ont dû nécessiter plusieurs mois de travail par l'horloger. Des marques sur le rebord du boîtier, un monogramme et le chiffre 3437 peuvent avoir été faits par quelqu'un qui a nettoyé la montre. À cause de l'huile non raffinée utilisée pour lubrifier le mécanisme, les montres devaient être nettoyées environ une fois l'an, nettoyage qui nécessitait le démontage complet de la montre.



MÉDAILLE D'ARGENT

Cette médaille d'argent n'est pas une décoration militaire, mais un souvenir populaire d'une grande victoire française. Elle a été frappée pour commémorer la capture de Mahon, la capitale de l'île méditerranéenne de Minorque, en avril 1756. Les forces françaises se trouvaient sous le commandement du duc de Richelieu ; c'est cette action qui provoqua la déclaration de guerre britannique, coup d'envoi de la guerre de Sept Ans.

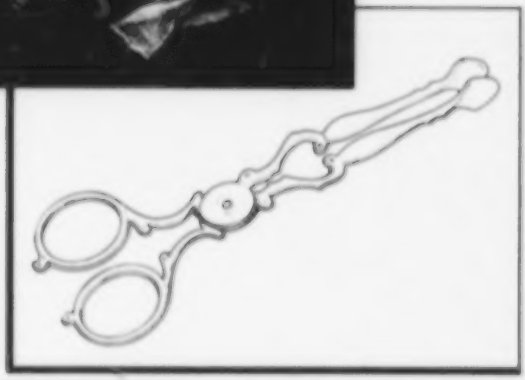
(Dessin tiré de: Diderot et d'Alembert, *Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des sciences...*)

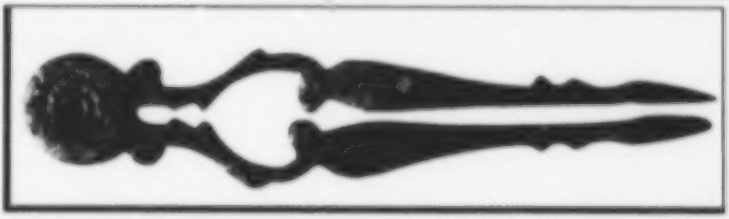
BOUCHON D'ARGENT

Les hommes et les femmes des classes aisées portaient souvent sur eux des petits flacons d'eau-de-vie. Ce bouchon d'argent est frappé d'un monogramme et d'une couronne.

OBJET D'ARGENT

Cet objet ciselé pouvait être utilisé comme cure-dents ou comme cure-oreille pour enlever le cérumen des oreilles. On pouvait également s'en servir comme passe-cordon, pour enfiler un ruban dans un oeillet ou dans l'ourlet d'un vêtement.





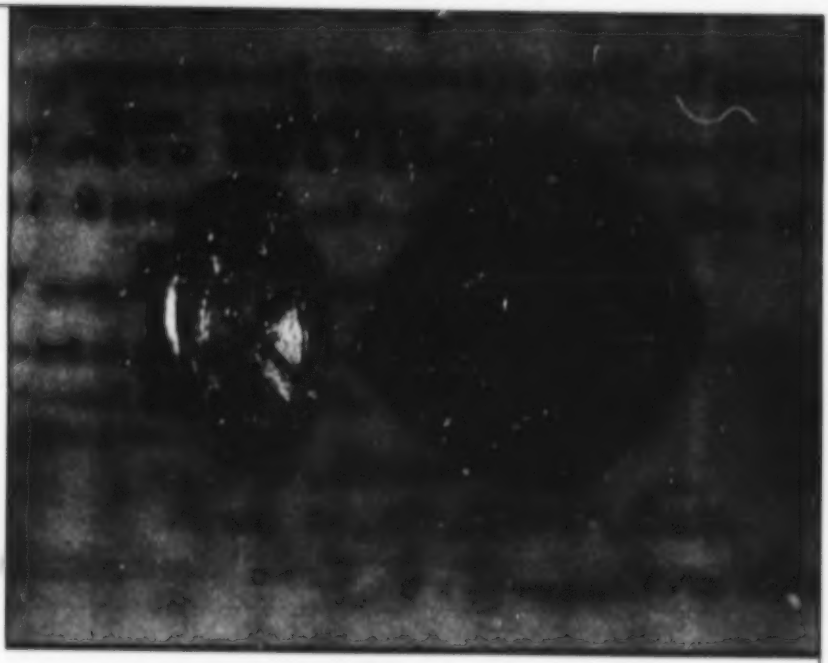
PINCES À SUCRE

Au XVIII^e^ siècle, le sucre n'était pas granulé mais se présentait sous forme de pains de sucre en cône dont on cassait des morceaux. Les pinces servaient à mettre les morceaux dans la tasse. Habituellement les pinces en étain comme celles-ci étaient plaquées argent, mais leur valeur monétaire était faible : celles-ci ont sans doute été emportées par un passager à cause de leur valeur sentimentale, ou encore à cause de leur utilité.

(Scène de table courtoisie de Colonial Williamsburg Foundation.)

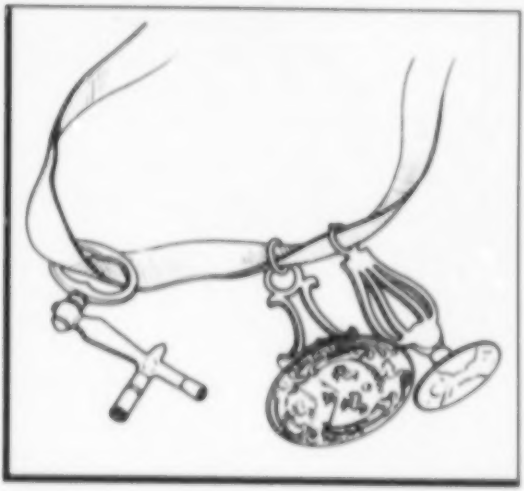
CASSE-NOIX

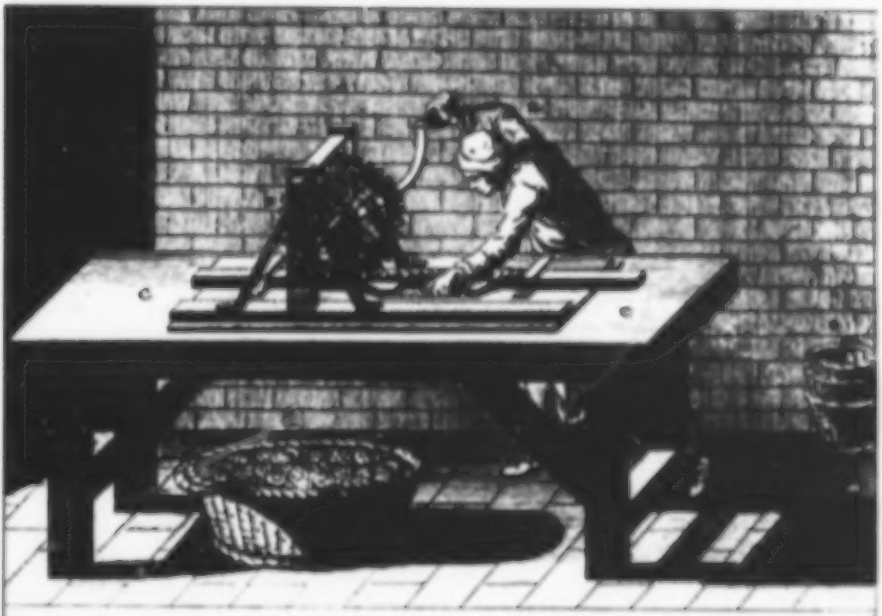
Ce casse-noix en cuivre fonctionnait encore quand on l'a trouvé. Au XVIII^e^ siècle, on trouvait des casse-noix tant sur la table d'une salle à manger élégante que dans l'arrière-cuisine.



CACHET

Au XVIII^e siècle, on pliait les lettres, et on les cachetait avec une goutte de cire chaude dans laquelle on imprimait le cachet de l'expéditeur. Les armoiries de ce cachet en argent n'ont pas pu être identifiées, mais elles portent une marque de « cadence », qui est le croissant juste au-dessus de l'un des oiseaux dans le dessin. Cette marque indique que le cachet appartenait au deuxième fils du détenteur des armoiries. Les hommes portaient leurs cachets et leur clés de montre sur un ruban qui pendait à leur culotte.





LOUIS D'OR

L'une des pièces de monnaie est un louis aux quatre L, un type de pièce frappé entre 1693 et 1701. Au centre des quatre L se trouve une & (esperluète), qui est la marque de la Monnaie de la ville d'Aix. Une partie de la bordure de cette pièce a été endommagée lorsqu'elle a été refrappée. L'autre pièce présente deux écus ovales qui renferment les armes royales de la France et celles de la province de Navarre. Ces deux écus ressemblent fort à une paire de lunettes, et effectivement, cette pièce était souvent appelée un « louis aux lunettes ».

(Dessin tiré de Diderot et d'Alembert, *Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des sciences des arts...*)

DOLLAR ESPAGNOL DE HUIT RÉAUX

Les dollars espagnols de huit réaux sont étroitement associés aux histoires de pirates et de trésors enfouis, ce qui en fait les pièces de monnaie les plus romantiques, à défaut d'être les plus précieuses. Cette pièce de huit réaux a été frappée dans les colonies espagnoles au cours des années 1750.

FRAGMENT D'UNE PIÈCE DE HUIT OU REAL

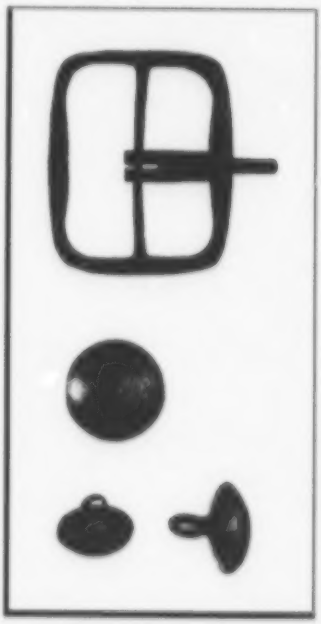
Les pièces de monnaie étaient évaluées en fonction de leur poids plutôt qu'en fonction de leur valeur nominale. Elles étaient souvent coupées pour arriver à la valeur désirée, et c'est cette pratique qui est à l'origine de l'expression « faire de la monnaie ». Celle-ci porte la marque O/M, montrant qu'elle a été frappée à Mexico. On a également retrouvé des pièces frappées à Lima, à Guatemala et à Santiago. Ce morceau valait approximativement un real.

(Dessin tiré de Diderot et d'Alembert, *Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des sciences, des arts...*)

OEILLET D'UN TOMAHAWK

L'illustration montre un soldat français des troupes régulières habillé et équipé pour le combat dans les forêts du Nouveau Monde. Le tomahawk était une arme de base qui servait également de baïonnette, et aussi à se frayer un chemin à travers les broussailles et à couper du bois. L'oeillet est tout ce qui reste du tomahawk trouvé sur le site.

(Photo couleur courtoisie du Musée canadien de la guerre, 75019.)



BOUCLES ET BOUTONS

Les uniformes des soldats des Compagnies franches de la Marine étaient des vêtements pratiques, et ressemblaient aux vêtements portés par les coureurs de bois. Cette boucle en cuivre et ces boutons proviennent de ces uniformes.

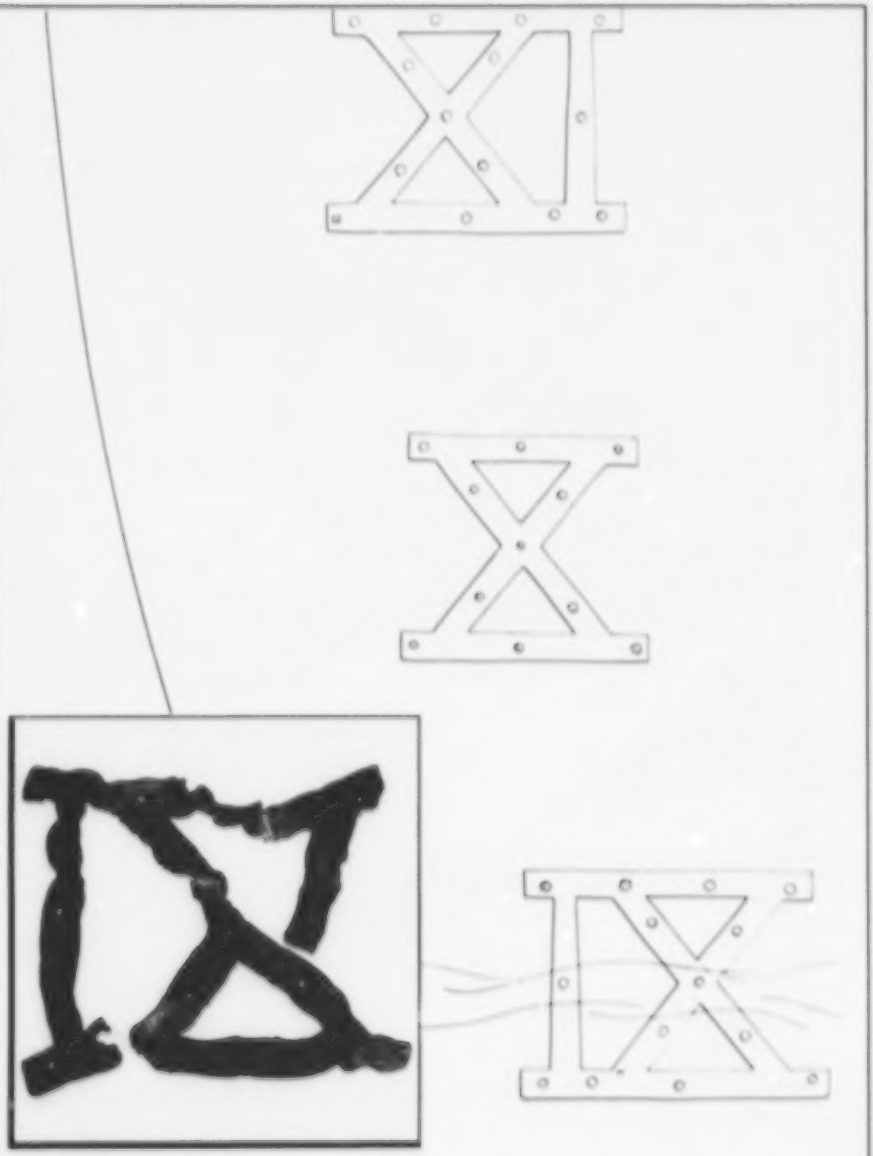
(Photo couleur gracieuseté du Musée canadien de la guerre, 75026.)

MOULE À CUILLÈRES

Les ménages aisés du Canada utilisaient des moules à cuillères, comme ce moule en cuivre, pour couler des cuillères de table en étain. Des armoiries indéchiffrables sont gravées dans le moule inférieur ; ces armoiries seraient apparues en relief sur le dessous du manche. Quelques-unes des cuillères en étain trouvées sur le site ont peut-être été fabriquées avec ce moule.

(Reproduction de la cuillère, Division de la conservation, Service canadien des parcs.)

8. Les artefacts du navire



MARQUES DE TIRANT D'EAU

*Ces ensembles de chiffres séquentiels, coulés dans le plomb, étaient fixés à la proue et à la poupe du navire. Ils montraient jusqu'où le navire s'enfonçait dans l'eau et comment la cargaison était répartie dans la cale. Chargé, l'*Auguste *avait un tirant d'eau de 16 pieds, et lège, de 10 pieds. La marque en plomb trouvée par les plongeurs est soit un IX, soit un XI.*

GRAPPIN

Un grappin est une ancre à quatre branches que l'on utilise dans les petites embarcations ouvertes. On pouvait également s'en servir pour draguer le fond afin de récupérer des objets échappés par-dessus bord. Comme la plupart des artefacts en fer forgé provenant du site, ce grappin a été fortement corrodé par l'eau salée.

(Dessin tiré de *Description des arts et métiers*, Paris, 1761-1788.)

CLAPET DE POMPE

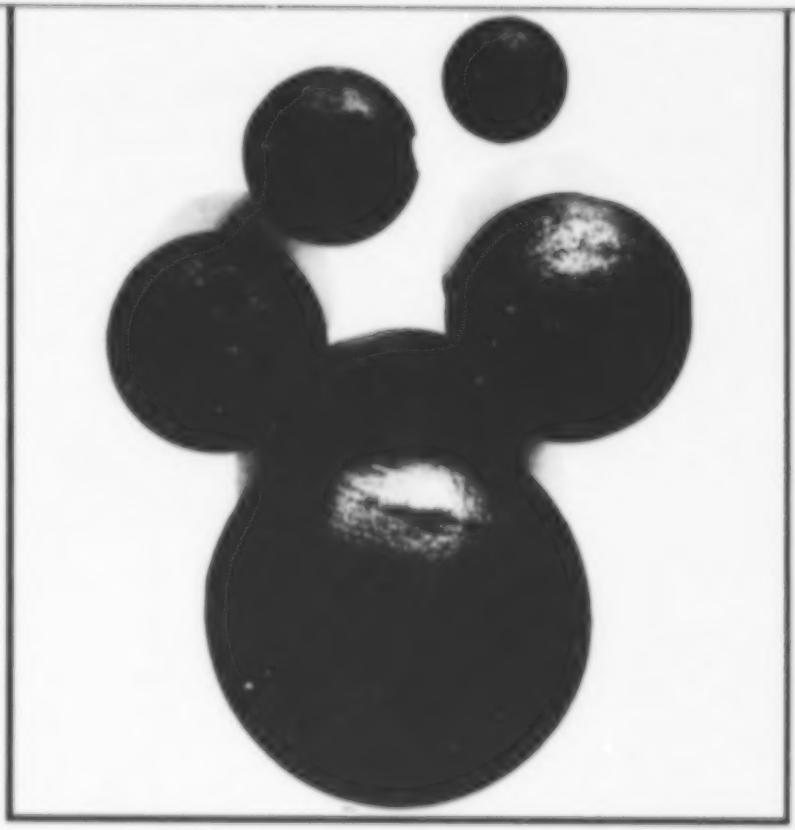
Ce clapet faisait partie d'un mécanisme qui permettait de fermer une partie des pompes du navire. Celui-ci est incomplet, mais il est caractéristique des clapets français de cette période.

FUSÉE DE VERGUE

Par vent léger, les navires comme l'Auguste déployaient des voiles supplémentaires, appelées bonnettes, à l'extrémité des vergues portant les voiles carrées habituelles. Pour ce faire, les matelots plaçaient une fusée formée de deux anneaux superposés en forme de huit sur l'extrémité de la vergue, puis glissaient un bout-dehors, c'est-à-dire une petite vergue, dans l'anneau supérieur de la fusée. Les bonnettes étaient fixées au bout-dehors.

CHEVILLES POUR CORDON DE RIDEAU

Les navires du XVIII^e^ siècle comportaient des fenêtres carrées plutôt que des hublots circulaires. Des chevilles comme celles-ci, ornées de têtes en cuivre à motifs floraux, étaient fixées au cadre ou à la paroi à côté de la fenêtre, et servaient de taquets pour y enrouler les cordons utilisés pour relever les rideaux. Ce type de cheville servait également de patère pour suspendre les vêtements.



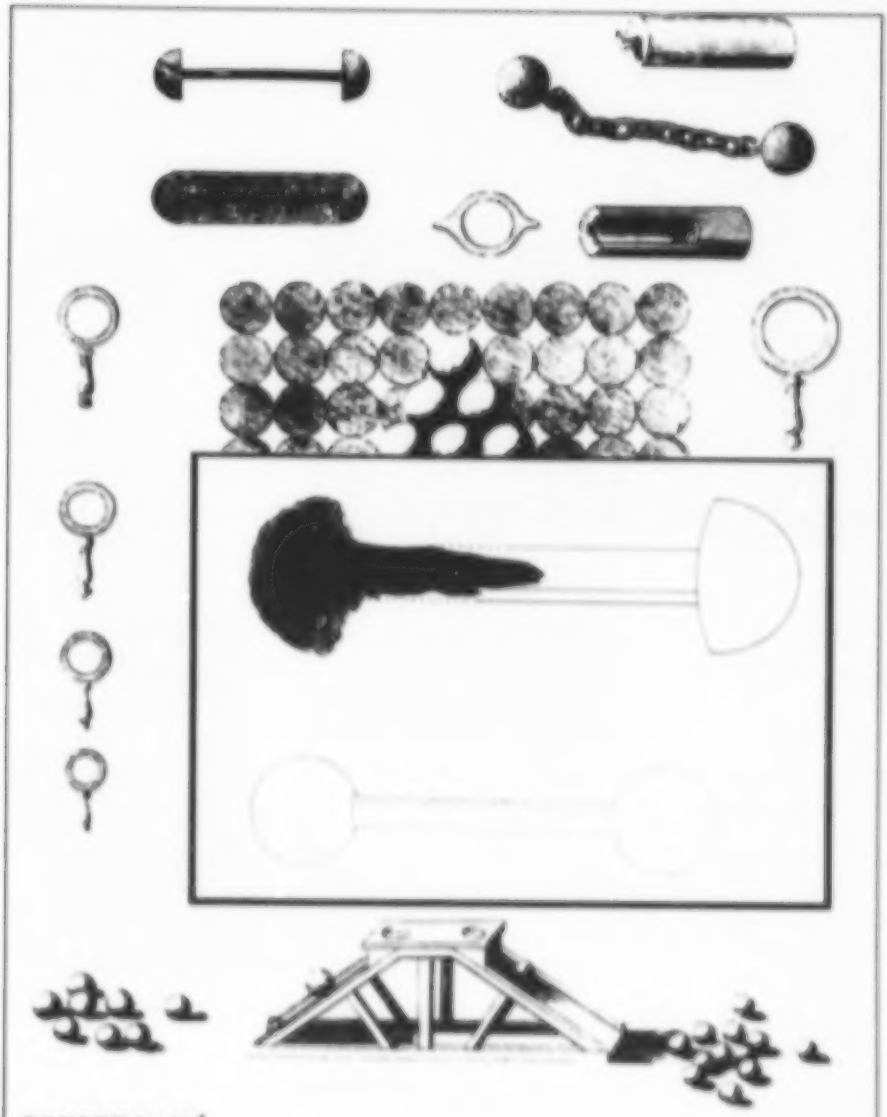
LEST

Comme l'Auguste ne transportait aucune cargaison en dehors des bagages des passagers, il lui fallait du lest supplémentaire pour assurer sa stabilité. Quelques-uns des canons et des boulets trouvés sur le site remplissaient manifestement cette fonction, plutôt que de servir d'armes. Le boulet le plus petit que l'on voit ici est un boulet de 4 livres, ce qui est le calibre approprié pour les canons du navire. Les autres sont des boulets de 12, de 24 et 32 livres. La plus grosse pièce est un boulet de mortier de 10 pouces.

ARMES À FEU

Cette plaque de couche et ce quillon de pontet proviennent d'un mousquet de marine britannique. Ces mousquets se reconnaissent facilement à leurs pièces en cuivre lourdes, sans décoration et aux formes distinctives. Les lettres « WB » estampillées sur la plaque de couche sont peut-être la marque de W. Brander, un armurier de Londres en affaires entre 1690 et 1750.

(Mousquet gracieuseté du Musée canadien de la guerre.)



BOULET RAMÉ

Les canons du navire pouvaient tirer des boulets, des boulets ramés ou de la mitraille. Les boulets de canon classiques étaient tirés pour endommager la coque du navire ennemi. Les boulets ramés consistaient en deux boulets sphériques ou semi-sphériques reliés par une barre de fer. Ce type de boulet tournoyait sur lui-même et devait endommager le gréement de l'ennemi sans couler le navire.

(Dessin tiré de *Mémoires d'artillerie...*, Amsterdam, 1702.)

MITRAILLE

La mitraille agglomérée consistait de plombs disposés autour d'une fusée en bois et cousus dans un sac en toile. À la sortie du canon, le sac éclatait, et la mitraille arrosait l'équipage et le gréement du navire ennemi. Le chiffre « 3 » gravé dans la base de la plate-forme indique que ce projectile était conçu pour un canon de 3 livres.

9. *Pour en savoir davantage*

On trouvera des renseignements supplémentaires sur les vies des frères La Corne, des La Vérendrye et d'autres dans le *Dictionnaire biographique du Canada*, volumes 2 à 4, publié par les Presses de l'Université Laval, Québec, 1969-1979.

Pour des sujets particuliers, vous voudrez peut-être vous référer aux ouvrages suivants :

Joe Cribb, *Les monnaies du monde*, Paris, Gallimard, 1990, coll. Les yeux de la découverte.

J.F. Bosher, *The Canada Merchants 1713-1763*, Oxford, Clarendon Press, 1987.

John E. Langdon, *Canadian Silversmiths 1700-1900*, Toronto, Stinehour Press, 1966.

A.B. McCullough, *La monnaie et le change au Canada, ses premiers temps jusqu'à 1900*, Ottawa, Environnement Canada—Parcs, 1987.

Jack L. Summers et René Chartrand, *L'uniforme militaire au Canada, 1665-1970*, Ottawa, Musée national de l'Homme, Musées nationaux du Canada, 1981.

Catherine Sullivan, *L'héritage du Machault, une collection d'artefacts du XVIII^e siècle*, Ottawa, Parcs Canada, 1986, coll. Études en archéologie, architecture et histoire.

Appendice. La liste des passagers

La liste suivante nomme les passagers que l'on croit avoir été à bord de l'*Auguste* au cours de son dernier voyage.

Officiers des troupes de la Marine et leurs familles

Capitaines
- Chevalier de La Corne
- Saint-Luc de La Corne (rescapé)
- Bécancourt de Portneuf

Lieutenants
- Chevalier de La Vérendrye
- Jean-Hippolyte Gaultier de Varennes
- Godefroy
- Pierre-Marie Raimbault de Saint-Blin
- Jean Le Ber de Saint-Paul et de Senneville
- Pécaudy de Contrecoeur
- Charles-René Dejordy de Villebon

Enseignes en pied
- Raimbault Groschaine
- René Boucher de La Perrière
- La Durantaye
- Trevet Lepervanche

Cadets à l'aiguillette
- La Corne de Saint-Luc (fils de La Corne Saint-Luc)
- Chevalier de La Corne de Chaptes (fils de La Corne Saint-Luc)

La Corne Dubreuil (neveu de La Corne Saint-Luc)
Senneville et Saint-Paul } fils de Jean et de Catherine Le Ber et Saint-Paul de Senneville
Paul François Dejordy de Villebon (fils de Charles-René Dejordy de Villebon, âgé de 8 ans)

Femmes

Mme Catherine Saint-Paul et de Senneville
Mme Mezières (parente par alliance de La Vérendrye)
Mme Busquet (cousine de Gaultier de Varennes)
Mme Catherine Dejordy de Villebon
Mlle Dejordy de Villebon
Mlle De Senneville (soeur de Jean Le Ber de Saint-Paul et de Senneville)
Mlle Mezières

Soldats des troupes de la Marine
(« dit » indique un surnom)

Pierre Durif « dit » Saint-Antoine, sergent de la compagnie Mariez
Jean Serchet « dit » Ladouceur de la compagnie Mariez
Jean Philipe Garnot « dit » Brindamour, sergent de la compagnie LaValterie
Pierre Hourdan de la compagnie LaValterie
Étienne Chaussefois « dit » Saint-Étienne de la compagnie LaValterie
Pierre Houdin « dit » Rouillard de la compagnie Denis Laronde
Guitton Bery « dit » LaViolette de la compagnie La Colombière
Jean Larue, sergent de la compagnie Saint-Vincent
Jean Condamine « dit » Saint-Jean de la compagnie de Vergor
Antoine François Grassier « dit » Vadeboncoeur de la compagnie Lusignan

Pierre Berland « dit » Jolibois, canonnier de la compagnie de Jacau

Pierre Dupont « dit » Belhumeur de la compagnie Repentigni

Claude Louis LeGagneur « dit » Saint-Sulpice de la compagnie Belestre

Joseph Gautier « dit » Labonté, sergent de la compagnie Chevalier de La Corne

Officier et soldats des troupes de Terre

Lieutenant

de Marolle, du régiment de Béarn

Soldats

du régiment de Berry

Joseph Petelle « dit » Bellegarde

Jean-Baptiste Maillard

Jean DeCoste « dit » Latulipe

Louis Gautier « dit » Beausoleil

du régiment de la Reine

Pierre-Joseph Girard « dit » Lajeunesse

du régiment de Béarn

Joseph Monier et sa femme (Joseph Monier a survécu)

du régiment de LaSarre

Jacques Benjamin Guerin « dit » Decamp et sa femme

du régiment de Languedoc

Pierre Chavalier

André Monarque « dit » Piemontois

du régiment de Guienne

Antoine Charbonier « dit » Printemps, avec sa femme et ses deux enfants

du régiment de Royal Roussillon
Prime Martel « dit » Prestaboire et sa femme
Nicolas Vilmir
Leger Boyasse « dit » Clermont
Joseph Lyonard « dit » Laforêt avec sa femme et son enfant (Joseph Laforêt a survécu)

Autres passagers

Paul Hery
François HeryLechelle
Louis Hervieux (neveu de La Corne Saint-Luc)
Delivier (ou Belivier), un marchand anglais
Huit artisans ou habitants (deux ont survécu)
Sept femmes (peut-être les femmes des soldats des troupes de la Marine)
Treize enfants
Sept soldats

Dix-sept personnes composaient l'équipage du navire, mais seul le nom du capitaine, John Knowles, nous est parvenu.

Remerciements

De nombreuses personnes du Service canadien des parcs ont participé à la rédaction de ce brochure. Les principaux collaborateurs sont Charles Bradley, Olive Jones, Lynne Sussman, Sheila Ascroft. À moins d'indications contraires, les photographies sont de Rock Chan ; les dessins sont de Carol Piper. La conception générale est de Werner Wicke.

Nos remerciements vont également à Silver Donald Cameron qui a réécrit le texte, à Auguste Vachon, Norman Willis, André Gousse et Robert Smith pour leurs renseignements au sujet de certains artefacts, et à la regrettée Ruth Morrison, de la North Highlands Community Association, pour l'intérêt dévoué dont elle a fait preuve à l'égard de ce site.